IX) Marcofilia diferentes tipos de TRANSPORTES

01 – Marítimos y Fluviales

En este capitulo se pretenden reunir todas las marcas utilizadas en Uruguay que tienen relación con el correo marítimo y fluvial. Como bien se conoce la "filatelia naval"es un área muy amplia, con publicaciones especificas y con muchos seguidores ya sea desde el punto de vista de la historia postal, de la temática, de la marcofilia y de cualquier otro. Así se pueden estudiar los métodos de transporte naval, las rutas en todo el mundo, buques o líneas navieras determinadas, temáticas varias desde historia de la navegación al "Titanic" y un largo etcétera. Como un modesto aporte a ello presentamos entonces esta recopilación.

Hasta el surgimiento del Correo Aéreo y ya cuando el mismo había alcanzado cierto desarrollo, casi todas las comunicaciones al exterior eran por correo marítimo; por lo tanto cualquier marca Prefilatélica y posteriores en correspondencia dirigida al exterior hasta el surgimiento de las líneas aéreas pude de cierta manera ser considerada como "de uso marítimo".

Sin embargo existen algunas excepciones de correspondencia transportada al exterior por vía terrestre como pude ser la dirigida a algunas localidades del Sur de Brasil para la cual se utilizaban Diligencias o similares.

Asimismo existe mucha correspondencia transportada por vía fluvial que no tiene ninguna marca especial o particular de este transporte ya que inicialmente no se usaban marcas especificas; lo que si pueden tener son anotaciones manuscritas con el nombre del vapor que realizaba la carrera al puerto de destino.

Por información mas especifica sobre estas marcas consultar en los Capítulos III y IV donde se tratan las prefilatélicas como las filatélicas de uso general . Por otra parte, para facilitar la comprensión de la utilización de estas marcas y ayudar a detectar "maniobras" o falsificaciones (muy comunes en esta área) se tratara con mas detalle algunos aspectos mas allá de mencionar tal o cual marca de uso especifico para el transporte fluvial y marítimo.

Como siempre, dentro de las categorías en que agrupo las marcas se intenta presentarlas por fecha de aparición.

A continuación, a titulo de ejemplo, se presentan algunas piezas que circularon vía marítima o fluvial sin que se utilizaran marcas particulares para ello.

1792 - Carta circulada de Montevideo a Buenos Aires por buque desconocido. Con marca de MONTV. entre dos lineas

1809 - Carta circulada de Montevideo a Barcelona; endosada "Por el buque Exprimento" con tasa 7R y MONTEVIDEO

1864 - Carta anotada "p. Fairy" (goleta inglesa que en esa época efectuaba viajes fluviales en el Plata) circulada de Montevideo a Buenos Aires

1867 - Carta circulada de Montevideo a New York por buque mercante "Maria Margaretta" con marca de agente de Mdeo y recepción

A – Primeras marcas de uso Marítimo y Fluvial

En este parágrafo se incluyen marcas que no fueron diseñadas específicamente para el transporte marítimo pero que tienen una aplicación directa en dicho transporte:

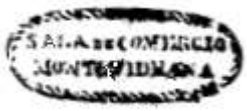
1 – 1841 – SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA (Ref. 04/05)

Utilizadas desde el año 1841 para el correo que se transportaba a Buenos Aires. Inclusive se sigue aplicando después de la implementación de los sellos postales conociéndose piezas con esta marca sobre sellos de la emisión "Soles cifras finas" del 26 de junio de 1859; todas ellas con destino a Buenos Aires.

La "Sala de Comercio" era una empresa privada que entre otros servicios proporcionaba a sus suscriptores un buzón postal de Ultima Hora en el que se recibía la correspondencia comercial después del cierre de las oficinas postales del Estado. Se inicio con carácter oficioso en 1841 siendo autorizado por el Gobierno Nacional en el año 1857; ceso el 12 de marzo de 1871 siendo su gestión asumida por la Administración de Correos.

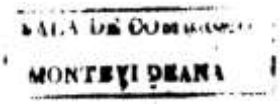
Pueden considerarse estas marca como las de una "Sucursal Marítima" complementaria a la operativa del Correo Oficial y fue la primer marca Fluvial en lo que respecta con el correo a Buenos Aires. Se conocen tres tipos de marcas "Sala de Comercio":

Tipo 1 - Utilizadas en el año 1841. Con el texto "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" dentro de un ovalo aplanado de 45 mm. de largo y 17 mm. de ancho. Solamente se conocen un par de cartas dirigidas a Buenos Aires (a un tal Sr. Juan Langdon) con fechas de noviembre y diciembre de 1841. Aplicadas en tinta azul o negro.



Tipo 2 - Utilizadas en el año 1843. Con el mismo texto "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" dentro de un ovalo algo mas pequeño y puntiagudo de 40 mm. de largo y 22 mm. de ancho con dibujos en su interior. Son algo menos escasa que la anterior pero igualmente de gran rareza. Fue aplicada con tinta Negra y Lila. Esta marca se conoce obre sellos sueltos y en piezas completas con sellos.

Tipo 3 - Utilizadas en el año 1846. Repite el texto "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" en un formato rectangular de 50 mm. de largo y 16 mm. de ancho. Solamente se conoce un ejemplar el cual pertenece al mismo archivo de Juan Langdon que aquellas del Tipo 1 y esta fechada el 31 de diciembre de 1846. Solo se conoce la carta que se muestra con esta marca.



Nota: Ver en Capt. III (Marcas Prefilatélicas) información complementaria

2 - 1846 – Fechador circular CORREO DE MONTEVIDEO (Ref. 02/27)

A Principios de 1846 el gobierno enajena la renta de correos a una empresa particular llamada "Sociedad Comercial" la que crea estos fechadores para toda la correspondencia que transportaba, tanto por vía marítima como terrestre. La fecha mas temprana conocida es el 26 de diciembre de 1846. Es una marca rara siendo mas comunes las piezas circuladas al exterior, tanto Buenos Aires como países Europeos, que al interior del país.

3 -1852 – Fechador oval MONTEVIDEO (Ref. 06)

Recuperada la renta de correos por el Estado en 1852 se puso en uso para la correspondencia al exterior y de ultramar una marca en doble marco ovalado con fechador; día y mes en franja central y año al pie que se utilizada en la oficina postal del puerto de Montevideo pudiendo encontrarse en cartas provenientes del exterior o remitidas de Mdeo; también puede encontrase en correspondencia remitida desde localidades (villas) del interior con destino a Bs.As., pero la marca siempre se aplico en la oficina del puerto de Mdeo. Las cartas trasladadas por paquebotes británicos a Río de Janeiro y de allí a Montevideo por el pequeño buque a vapor "Manuelita Rosas" son las mas comunes de encontrar con esta marca. Aplicadas en color negro, solamente se conocen del año 1852; la primer fecha conocida es 15-3-1852. Al igual que la anterior es rara siendo mas comunes las piezas circuladas desde Mdeo tanto a Buenos Aires como países Europeos.

4 -1852 – CORREO de MONTEVIDEO en negativo

Esta es una rara marca de la cual se conocen un par de aplicaciones sobre carta y unos cuantos fragmentos con esta marca aplicada sobre los mismos, algunos de ellos con tinta rojo lacre. Debido a la escasez de material no se puede asegurar que se trata de una marca de uso solo marítimo, sin embargo las 2 piezas completas conocidas son circuladas al exterior lo que apunta a su aplicación en la oficina postal del puerto de Montevideo.

También existe una marca con características similares para la Sucursal Marítima.

La imagen corresponde a carta fechada el 6 de Abril de 1852, circulada por paquebote británico de Montevideo a Eysine (Francia) en la cual se aprecia claramente esta marca junto con algunas otras que se detallan mas adelante.

5 - 1864 – Texto “RIO DE LA PLATA”

Es un matasellos del vapor fluvial “Río de la Plata” el cual realizaba la carrera entre Bs,As y Montevideo. Se conocen aproximadamente una decena de ejemplares de sellos Escuditos cancelados con el mismo (valores de 06 y 12 cts), algunos sobre fragmento; no se conoce ninguna pieza completa.

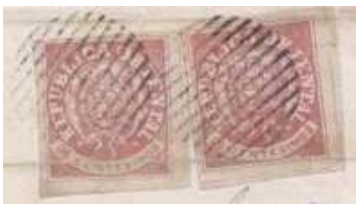
6 - 1864 – Ovalo con ornamentos

También en 1864 aparece un raro matasellos mudo en forma de ovalo con ornamentos en su interior. Es raro sobre fragmentos o sellos individuales y excepcional en piezas completas; conocida únicamente sobre “Escuditos” donde aparece en todos los valores de la emisión. Al parecer se trata de una marca aplicada en un vapor que llamado "Buenos Aires".

Únicamente he observado 2 piezas completas con esta marca, ambas transportadas por dicho vapor “Buenos Aires”, fechadas en abril de 1865 y dirigidas a Rosario de Santa Fe.

7 - 1864 – OVALO de BARRAS Mudo

Este raro cancelador del tipo ovalo de barras pero sin letras ni números aparece en carta circulada de Mdeo a Bs.Aires por el vapor “Corrientes” fechada el 15 Sept. 1864. Por lo menos existe en otra carta mas (ver fragmento de la derecha) y en también hay unas pocas Cifras dentadas de 5 cts. en que aparece una marca similar.



8 -1870 – Marca circular privada “CLUB ESTRANGERO” (Ref. 07)

Marca aplicada durante el año 1870 en el “Club Estrangero” que como auxiliador del Correo, entre otros, tenia en su local listas de correspondencia atrasada por diferentes motivos.

En el club, excediéndose en sus funciones, se acepto correspondencia de sus asociados para ser expedida al exterior. Habitualmente esta correspondencia se conducía a la oficina de Correos donde eran debidamente franqueadas y mataselladas pero en algunos casos excepcionales el propio Club procedió a la inutilización con una marca particular.

La marca, aplicada en tinta negra, consiste en 3 círculos concéntricos y una roseta en su centro. Entre los círculos exteriores las inscripciones: MONTEVIDEO - CLUB ESTRANGERO. Es una marca muy escasa sobre sellos sueltos y rarísima en piezas completas conociéndose únicamente dos ejemplares con la misma. Solamente observarda sobre sellos de 5 cts. de la emisión Cifras.

B – Estafetas Consulares - Oficinas postales extranjeras en Montevideo

Al independizarse los países Hispanoamericanos las comunicaciones postales con el continente Europeo realizadas principalmente por navíos Españoles quedaron muy afectadas siendo reemplazadas paulatinamente por las potencias emergentes: Francia e Inglaterra.

Surgieron don grandes líneas navieras, la Marina Real (Inglaterra) y las Messageries Imperiales (Francia); además existieron paquebotes Italianos y Belgas aunque fueron menos comunes. Inglaterra, Francia e Italia (esta ultima por un corto periodo) habilitaron oficinas postales en sus respectivos consulados para la recepción y franqueo de la correspondencia en los principales puertos Latinoamericanos. Es por esta circunstancia que existen cartas despachadas desde Montevideo a Europa con sellos extranjeros previos a la emisión de las Cifras Grandes dentadas.

El funcionamiento del servicio postal entre Uruguay y Europa, llamado correo de ultramar, hasta el surgimiento de la UPU en 1872 se organizo en base a varias leyes y reglamentaciones del gobierno del Uruguay y su administración de Correos junto con tratados con Gran Bretaña en 1853 y posteriormente con Francia. (Ref. 26)

La independencia postal fue uno de los aspectos de la emancipación nacional mas difíciles de lograr y Uruguay tuvo en ello un papel predominante al convertirse en el primer Estado en obtenerla al suprimir las estafetas extranjeras en los primeros años de la década de los 70. En forma resumida el proceso que determino la disolución de las estafetas consulares es el siguiente (Ref. 02) :

El 28 de Noviembre de 1853 se realizo un tratado entre el gobierno Británico y el de la ROU referente a las comunicaciones postales entre ambos países mediante buques del Gobierno Británico u otros fletados o subvencionados por el mismo. En grandes rasgos establecía lo siguiente:

Articulo I (Tasas)

1 – Cartas que no excedan ½ onza : 1 sello Británico de 1 Chelín y 1 de Mdeo de 150 Reis
mas de ½ onza y hasta 1 onza: 1 sello Británico de 2 Chelines y 1 de Mdeo de 300 Reis
mas de 1 onza y hasta 2 onza: 1 sello Británico de 4 Chelines y 1 de Mdeo de 600 Reis
mas de 2 onza y hasta 4 onza: 1 sello Británico de 6 Chelines y 1 de Mdeo de 900 Reis
Y así en la misma proporción adicionando por cada onza o fracción 2 Chelines del correo Británico y 300 Reis de Montevideo.

2 – Por cada periódico una tasa Británica de 1 penique y una tasa de Montevideo de 10 Reis
3 - Por cada libro hasta 8 onzas una tasa Británica de 6 Peniques y de Mdeo de 75 Reis.
Entre 8 onzas y 1 libra - tasa Británica de 1 Chelín y de Mdeo de 150 Reis
Entre 1 onzas y 2 libras - tasa Británica de 2 Chelines y de Mdeo de 300 Reis
Entre 2 onzas y 3 libras - tasa Británica de 3 Chelines y de Mdeo de 450 Reis
Y así en la misma proporción adicionando por cada libra o fracción 1 Chelín del correo Británico y 150 Reis de Montevideo.

Articulo II
No habrá cargos en Uruguay por cartas, libros u otro material postal remitido desde Montevideo al Reino Unido por barcos británicos u otros fletados o subvencionados por el gobierno británico.

Articulo IV
Los despachos oficiales del Encargado de Negocios de S.M. Britanica en Mdeo y los de los otros funcionarios británicos en el Uruguay serán remitidos en diferentes bolsas y estarán exentos de todo impuesto para el Correo Montevideano. Los sacos serán entregados y recibidos por los comandantes de los paquetes postales Ingleses al Consulado Británico en Mdeo sin intervención del Correo local de la Republica.

Articulo V
Los despachos destinados a ser remitidos por un buque postal ingles deberán ser entregados en la oficina del agente de paquetes en Mdeo al menos una hora antes de la fijada para la salida del paquete postal.

Articulo VI
El convenio se pondrá en ejecución a partir del 1 de marzo de 1854 y continuara en vigencia hasta que cualquiera de las partes manifieste su intención de poner termino al mismo lo cual deberá ser realizado con un año de anticipación.

Como dato curioso puede agregarse que este convenio preveía la creación de sellos uruguayos lo cual recién ocurrió unos años después, en 1856, y no precisamente para correo interoceánico en el cual se utilizaron recién a partir de 1872.

Sin embargo dicho convenio no fue sancionado por el poder legislativo; se intentó modificarlo en 1859 pero tampoco fue aprobado. Estos convenios eran perjudiciales para el Uruguay, ya que el mismo no tenía derecho de cobrar nada por la correspondencia que transportaban los barcos ingleses y la que traían debía ser distribuida gratuitamente.

Por otra parte en agosto de 1858, a solicitud del encargado de negocios de Francia, el gobierno concede a las "Mensagerias Imperiales" privilegios de paquete al igual que los que poseía la Cia. Real de S.M. Británica. El cónsul Francés por orden de su ministerio de RR.EE paso a oficiar de Agente Postal Consular en tierra desde Noviembre de 1860 a Abril de 1875. Por acuerdos anteriores la correspondencia se despachaba por el consulado del país en cuestión, franqueada con sellos del país.

El 12 de septiembre de 1872, Basado en que convenios anteriores nunca fueron ratificados por los gobiernos respectivos y la existencia de abusos y falta de reciprocidad en la situación actual el Gobierno decreta que toda correspondencia que salga de la Republica sea despachada por el Correo Nacional, con sellos Uruguayos y sin intervención de consulados extranjeros. Resolución similar es enviada al Encargado de Negocios de Francia en lo que respecta a los paquetes Franceses.

El día 15 del mismo mes, el paquete ingles Neva que debía salir para Brasil e Inglaterra se niega a transportar la correspondencia en las nuevas condiciones. Finalmente la correspondencia es llevada por el paquete Caldera (vapor Ingles de la Cia del Pacifico) que salió el mismo día y la transporto sin retribución alguna. Como represalia el Gobierno quita los privilegios de paquete al vapor Neva.

La imagen corresponde a una carta anotada "p. Neva" que fue transportada por el vapor "Caldera". Pieza única conocida perteneciente a la colección de D.Ciardi.

El 25 de septiembre el Cónsul Británico y el M.RR.EE establecen un acuerdo provisorio para recepción y conducción de la correspondencia publica:

Toda correspondencia se despachara por el Correo nacional y mientras no se celebre una Convención postal el gobierno pagara un porte por la conducción de las cartas al Brasil. Para el publico este porte complementario se realizaba mediante la aplicación del sello Británico o Francés según corresponda. Un acuerdo similar se realizo con Francia pero con el franqueo complementario para correo destinado a España, Cuba y periódicos a Norte América.

El 2 de octubre los cónsules Ingles y Francés rechazan la propuesta hecha por el gobierno para tramitar la correspondencia pero el gobierno reitera lo dispuesto. El 16 de Octubre el agente del vapor Boyne de la Real Cia Británica se niega a recibir las valijas del correo. La correspondencia que no quiso llevar el Boyne la llevo el Astarte y se anulan los privilegios de paquete a la Mala Real.

El 15 de diciembre los agentes de la Mala Real comunican al gobierno haber recibido autorización y su disposición para el transporte de las malas de correspondencia para Europa. El gobierno acepta (aunque no comparte todos los puntos) y acuerda "por ultima vez" de otorgar privilegios de paquete al vapor Neva. Sin embargo, debido a la falta de un convenio postal entre los gobiernos Británico y Brasilero, las malas para el Brasil debían ser entregadas por el agente postal Británico.

En los primeros días de enero de 1873 la legación francesa recibe instrucciones de su país relativas al acatamiento de las disposiciones del gobierno Uruguayo en lo referente a la recepción y conducción de correspondencia por los paquetes de las Mensagerias Marítimas. Se aprueba convenio provisorio con Francia que será ratificada 5 meses después. Finalmente, el 7 de febrero, el gobierno decreta que allanados los inconvenientes para que el Correo Nacional maneje toda la correspondencia por los paquetes postales de la Mala real se vuelven a otorgar a los vapores Neva, Boyne y Douro los privilegios de Paquete.

Nota: En 1873 aparecen 4 novedosos tipos de matasellos de barras a la vez . ¿Habrán sido creados especialmente para sustituir los utilizados en estafetas extranjeras?. Ver párrafo "D – Sucursales y Agencias del Correo".

1) Estafeta Consular Británica - Paquebotes Británicos

En general se considera que todo el movimiento postal marítimo y fluvial de la cuenca del Plata se realizo desde 1810 hasta 1852 (la caída de Rosas en la batalla de Monte Caseros) bajo la protección de buques británicos en el Río de la Plata y puerto de Montevideo. El procedimiento utilizado (previo a la instalación de las estafetas consulares) era que la correspondencia que se traía en los buques, ya sea en manos del capitán o de pasajeros, fuera entregada a la Capitanía de puerto desde donde se llevaba al correo quien la ponía a deposición del publico mediante el pago de las tasas correspondientes. Se exceptuaba la correspondencia a extranjeros que pasaba franca.

Esta metodología fue fuente de numerosos problemas y reclamos por diferencias de tasas, pago a capitanes de los buques, porteo, etc. Se crean entonces una suerte de "estafetas extraoficiales" en algún comercio o domicilio privado para cumplir una función de intermediarios con el correo. En 1824 se establece una línea de paquetes postales británicos en forma mensual de Falmouth a Buenos Aires que desde el 1er viaje toca el puerto de Montevideo (el 1er buque fue el "Countess of Chichester" que zarpo de Falmouth el 8-2-1824 en viaje directo a Montevideo; llego a Bs.Aires el 16 de Abril); esta línea opera hasta el fines del año 1832. Así las cosas continuaron con diferentes contramarchas y metodologías hasta que el país adquiere su independencia (¿1828?), el gobierno Británico lo reconoce, se establecen relaciones diplomáticas y se crea el consulado Ingles.

Desde 1832 y hasta que se realiza el acuerdo con la Royal Mail (1853) el servicio fue cumplido directamente con navíos de la Real Armada Inglesa en una ruta Atlántica de Falmouth a Río de Janeiro y costera, mediante paquebotes suplementarios, desde allí a

Montevideo y Bs.Aires. Este sistema no se modifico aun después de ser reemplazados los buques de vela por lo de vapor en 1851.

En todo este periodo (hasta 1853) no se utiliza ninguna marca o matasello especial para la correspondencia transportada por buques Británicos. Luego de 1853 se utilizan varias marcas distintas y ya para 1864 aparece el matasellos C-28 que junto con los demás se menciona mas adelante.

En la imagen podemos ver una carta circulada en 1838 de Montevideo a Londres por HMS "Cockatrice" hasta Rio de Janeiro donde se transfiere al HMS "Reindeer"; la misma posee únicamente la marca de Montevideo y las tasas aplicadas sin ninguna marca especial de transporte por buques británicos.

a) Royal Mail Steam Packet Company

La primera y mas conocida empresa de navegación de paquebotes ingleses fue la "Royal Mail Steam Packet Company". Desde fines de 1849 comienza a efectuar viajes hasta el Brasil y desde allí se extiende al Río de la Plata, inicialmente mediante el vapor "Esk"(Partió de Southampton el 10 de noviembre de 1850 hacia Lisboa, Madeira, São Vicente, Pernambuco. Bahía. Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, donde arribó el 12 de enero de 1851, 63 días. Fue el precursor del primer servicio regular de un vapor a América del Sur, el primer barco de llevar la bandera de Royal Mail en aguas brasileras, uruguayas o argentinas y el primer vapor con eje y hélice de llevar correo británico. Acomodaba 29 pasajeros y una tripulación de 22.), luego el "Prince", Camille, Mersey y Arno (también aparecieron algunos eventuales por reparaciones o problemas con los mencionados).

Poco después firma un contrato de transporte de correspondencia con el correo Ingles el cual da comienzo el 1 de enero de 1851. La ruta era Southampton, Lisboa, Madeira, Tenerife, Islas St. Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro y conexión a Montevideo y Bs.Aires. El 1er viaje fue realizado por el "Teviot" que salió de Southampton el 9 ene 1851 y llego a Río el 7 feb 1851. Para 1858 se eliminaron las paradas intermedias de Tenerife y Madeira con la finalidad de acelerar los servicios (Imagen del Vapor trasatlántico "La Plata" en 1852).

Como consecuencia de la aparición de una empresa competidora de la misma bandera ("Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company Lamport & Holt") la "Royal" inicia sus viajes directos al Rio de la Plata; el 1º de ellos fue "El Douro" que salió de Southampton el 9 oct 1869 y lego a Bs. Aires un mes después. Desde 1875 se establece un servicio quincenal sobre esta línea que salían los días 9 y 24 de cada mes.

Desde cualquiera de lo puertos intermedios podía haber conexiones con otros buques o por tierra para alcanzar diversos destinos. Por ej. desde Río con buques norteamericanos para llevar correspondencia a EE.UU; desde Lisboa por tierra con diversas ciudades de España o Francia; etc.

Con respecto a las tarifas el acuerdo entre el gobierno Británico y la empresa establecía un monto fijo por viaje, método que se utilizo hasta el año 1874. A partir de ese año se utilizo un sistema basado en el peso de a correspondencia. Las tarifas a cobrar a los usuarios variaba según el peso y destino y además existieron varias modificaciones en el correr del tiempo, todo ello acorde a los convenios con cada país hasta la entrada en la UPU.

La imagen corresponde a carta circulada el 5 de noviembre de 1852 de Montevideo a Marsella por el RMSP "Teviot" ; tiene el fechador oval de Montevideo (solo usado en 1852), fechador de paso por Caláis y tasa de transito "Colonies/&cArt.13". Las marcas se detallan mas adelante.

La empresa naviera continua operando y en al año 1932 pasa a integrar la "Royal Mail Lines Ltd." que hasta 1980 opera llevando correspondencia; evidentemente las rutas fueron variando y modificándose los puertos que tocaba a lo largo de todos estos años. Es interesante notar que el puerto de Montevideo casi siempre estuvo en sus rutas.

b) South American and General Steam Navigation Company

Esta empresa opero, contratada por el correo Ingles, únicamente entre agosto de 1854 y febrero de 1855. Salía de Liverpool con puertos intermedios llegaba a Río de Janeiro y de allí conexión con Montevideo y Buenos Aires. Los buques utilizados en la conexión fueron "La Plata" (realizo 3 viajes) y el "Pampero" (un único y último viaje la 1er semana de febrero de 1855). Obviamente las piezas transportadas son muy raras debido a los pocos viajes realizados.

c) Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company Lamport & Holt

En julio de 1867 firma contrato con el correo ingles para el transporte de correspondencia entre Liverpool y Sudamérica con la siguiente ruta: Liverpool, Southampton, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Bs.Aires. Opero desde 1868 por lo menos hasta 1878 (Ref. 18,22) con numerosos buques y durante este periodo hubo varios cambios en las fechas de salidas y en algunos puertos intermedios. El agente oficial en Montevideo era "C.R.Horne".

d) London, Belgian, Brazil and River Plate Royal Mail Steam Ship Co.

Realizo un par de viajes al Río de la Plata en 1867. Hacia 1868 obtiene un contrato con el correo belga en una ruta que debía pasar por Ambers, Falmouth, Lisboa antes de seguir a Brasil y Rio de la Plata. En 1869 realiza otro contrato con el correo Ingles con una ruta que partía de Falmouth; este contrato fue por solo un año y no fue renovado y en 1870 la empresa fue absorbida por la llamada "Ryde Line" que es una línea belga. Durante su año de operatividad realizo 12 viajes con 4 buques diferentes.

e) Pacific Steam Navigation Co.

Esta línea opero por lo menos desde el año 1869. Entre 1877 y 1880 se establece un viaje mensual entre Burdeos y Montevideo – Bs. Aires; entre 1879 y 1880 el puerto de salida fue Liverpool en lugar de Burdeos (ruta corta) pasando por Río y tocando Montevideo; el punto final de la línea era Valparaíso y de allí el regreso. Es interesante destacar que en los viajes de regreso de Bs Aires a Liverpool no se llevaba correspondencia por cuenta del correo de Gran Bretaña pero si se hacia escala en Montevideo para levantar el correo procedente de Mavinas-Falkland.

Resumiendo, esta ruta es interesante ya que entre 1869 y 1880 realizo la carrera de Montevideo a Chile y Peru; se conocen los siguientes buques: "Patagonia", "Cordillera",

"Araucania", "Magellan", "Germay", "Caldera", "Valdivia", "Atacama" ,"Nemesis", "John Elder", "Coquimbo", "Galatea", "Garonne", "Lusitania", "Chimborazo", "Cuzco", "Malta", "Yoruba", "Edimburgo", "Aconcagua", "Santa Rosa", "Sorata", "Corcovado", "Illimani", "Colombia", "Galicia", "Puno", "Cotopaxi", "Potosí", "Islay", "Britannia", "Valparaíso", "Ayacucho", "Liguria", "Iberia", "Eden" y "Europa".

f) Tait and Company

Opero únicamente de 1869 a 1870 (Ref. 22)

Las Marcas Postales

Las primeras marcas que podemos encontrar en la correspondencia transportada por los paquebotes Británicos, inclusive previo al mencionado acuerdo de 1851 con la RMSPC son las siguientes:

COLONIES & C. ART. 12 en marco rectangular. Usada según la convención entre Inglaterra y las "Colonias", aplicada desde el año 1843 al 1846; indica un crédito para Inglaterra de 3s.4d cada 30 gramos de correspondencia. Se aplicaba a la llegada a Londres con tinta rojo lacre.

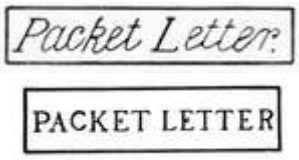
COLONIES & C. ART. 13 en marco rectangular. El Convenio Postal entre Gran Bretaña y Francia del 3.4.1843 y un artículo del 1.12.1845, regulaban los distintos puntos de intercambio. La marca "COLONIES & ART. 13" en un rectángulo de 31mm x 15mm, siempre en tinta roja, usado de 1846 a fines de 1855, se debía poner a toda correspondencia que procedía del "Plata", transportada por vapor Inglés, dirigida a Francia, esto indicaba el crédito que tenia Gran Bretaña de 3 sh. y 4 d. por cada onza (28.35 gramos) de correspondencia que pasaba.

COLONIES ART. 18 en marco rectangular. Convenio Postal entre Gran Bretaña y Francia, firmado en diciembre de 1855, y comenzando a ser efectivo el 1.1.1856 y usándose solamente un año. Se aplicaba a la correspondencia que procedía del Plata, transportada por un barco inglés con destino Francia. La tarifa del tránsito era cada onza (28,35 gramos) de correspondencia, Inglaterra tenía un crédito de 3 sh. y 4 d. Se aplicaba al frente un rectángulo siempre en rojo de 31mm x 15 mm.

Fechador **ANGL. BOULOGNE**. Este fechador redondo, en color rojo naranja se aplicaba en Francia a toda correspondencia procedente del Reino Unido; en uso desde junio de 1843

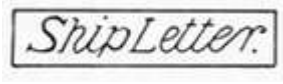
ANGL. AMB. CALAIS - Fechador circular doble de 22 y 12 mms de diámetro. Texto "ANGL" arriba y "AMB. CALAIS" abajo, fecha dd-mmm-aa en 3 líneas al centro. Es una marca aplicada a la llegada al puerto de Calais en Francia a toda correspondencia procedente del Reino Unido cuando el mismo era parte del recorrido. Puede encontrarse con tinta negra o rojo naranja. Existe otro formato, algo posterior, que tiene todo el texto en la mitad superior y abajo únicamente una letra "F".

PACKET LETTER - Texto en letra itálica con un marco rectangular de 10 x 50 mms. Utilizada de 1838 a 1852; (según otros autores de 1836 a 1843) aplicada en color negro en Londres a toda la correspondencia arribada de Ultramar; puede aparecer con otra marca circular doble que dice "ANGLATERRE PAR CALAIS" y la fecha al centro, Esta ultima corresponde a la tasa francesa.. En los casos que aparece la marca **MONTEV⁰.** de uso en ese periodo, significa que la carta había pasado por el correo Uruguayo. De la marca "Packet Letter" existen otro formato con la letras de tipo recto en vez de en itálica pero es menos común.



*La imagen corresponde a carta circulada de Montevideo a Le Havre fechada 30 de Agosto de 1838. De Montevideo fue a Río de Janeiro donde se transfiere a otro buque que hace la travesía Atlántica hasta Londres donde se le aplica la marca "Packet Letter". En el tránsito recibe la tasa de 3s. y 6d., la que se tacha y se vuelve a tasar en 4s. y 2d., a su llegada a Calais, recibe la marca de tránsito en negro fechadora doble círculo "**Anglaterre par Calais**" que no esta mencionada en ninguna literatura especializada* (Ref. C-1).

Marca **SHIP LETTER** - Se aplicaba al llegar a correspondencia a Londres; por lo menos desde septiembre de 1849. Esta marca es mas escasa que la anterior y también de ella existen un par de formatos diferentes.



Fechador Consular Ingles doble arco – Es la primera marca postal del consulado ingles y data de enero de 1851. Es un fechador con el formato MES – día y año, que dice arriba MONTE-VIDEO y con un doble semicírculo abajo se aplicaba en el Consulado Ingles a la correspondencia que se entregaba directamente en el mismo para ser transportada por paquebote a diferentes destinos. En algunos casos, junto con este fechador, se aplicaba una marca circular con una corona en la parte superior y el texto "PAID AT MONTEVIDEO" en la parte central.

En este ejemplo podemos observar una carta que posee las marcas comentadas; una al frente y otra al dorso. El fechador indica 1 de Marzo de 1854 .

Con los mismos efectos también se utilizo una marca circular ROYAL NAVY. Se trata de un fechador circular simple con las letras "RN" con una corona entre ellas en la parte superior, la fecha al centro con el año en la parte inferior.

Fechador Consular Ingles simple – Otro fechador con el formato MES – día y año, que dice arriba MONTE-VIDEO con una letra "A" o "B" abajo; la fecha esta al centro y en la parte inferior dice "PAID". Se utilizo en la agencia del Consulado Ingles desde el año 1866. Indicaba que el porte hasta Inglaterra estaba pagado. Aplicados en negro y mas raramente en rojo lacre; existieron con varios formatos, uno de ellos sin la palabra PAID abajo y otro que se caracteriza por tener la "A" invertida en el circulo interior (Ref. 03). Con la letra "B" es mas escaso ya que solo hay un formato.

La carta que se presenta en esta imagen es una excelente muestra de varias de las marcas que se utilizaron en la estafeta Británica y del transporte de la misma. La misma esta fechada el 16 de Enero de 1871 y fue remitida de Montevideo a Lorient (Francia) por paquebote Ingles. Entregada en el P.O.B. se franquea con un par de sellos de 4 ps. que son cancelador con matasellos C-28 y se aplica el fechador circular MONTE-VIDEO en rojo con el día 17. Transportada por el RMSP "La Plata" arriba a Southampton el 18 de febrero donde se le aplica el raro fechador en doble arco "Southampton/Packet-Letter" junto con la tasa de intercambio "G B / 1F 60c"; al hacer la entrada en Francia se aplica el fechador circular de ANGL. CALAIS con el día 22 de febrero.

Cifras Manuscritas (tampones) – Los números que aparecen manuscritos al frente de los sobres, normalmente en grandes trazos y acompañados de caracteres poco legibles se trata de diferentes tasas que se cobraba a la correspondencia por los países en que pasaba. Así tenemos tasas inglesas (en Shiling), francesas (en Francos), españolas (en Reales), etc. En algún caso estas tasas pueden estar aplicadas con un sello húmedo. Varias aplicaciones de las mismas se observan en los ejemplos anteriores.

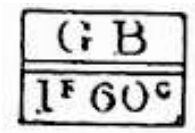
Matasellos de Barras C-28 - Según la mayoría de autores, la utilización de sellos de correo ingles en la estafeta consular de Montevideo va de 1864 a 1872. También se menciona que seria desde 1862 (Ref.26), pero ello se refiera a la fecha de emisión de los sellos utilizados pues no se conoce ninguna carta con fecha anterior a 1864. Para cancelarlos se utilizo un matasellos de tipo "barras" con letras y números correspondiéndole a nuestro país el código C28. Globalmente se utilizaron desde 1860 (B32 en Buenos Aires) hasta 1884 (C35 en Panamá). Del C-28 existen 3 tipos diferentes que se distinguen por ser los mas antiguos ensanchados en lo horizontal y mas elevados en lo vertical.

Carta fechada en Bs Aires el 14.7.1870, traída a Mdeo por barco de alcance para ser transportada por el "s.s. La Plata". Del correo uruguayo recibe la marca fechadora del 16.7.1870 y va al consulado, recibe el franqueo 2 sellos de 4d., Reina Victoria de 1865 que se inutilizan con el matasellos C28 del consulado y se escribe con lápiz azul un 8. Por decreto del correo inglés del 3.1.1867 la tarifa de la correspondencia que se franquea en el consulado inglés y que sea transportada por un vapor inglés es de 4 d cada 1/2 onza o fracción. La carta cuyo destino final es Puyols, Francia, lleva doble porte, teniendo ya pagada su entrega en destino. Al llegar a Londres recibe el fechador en rojo "de todo pago" la marca del mismo color "PD" inclinada dentro de un óvalo: al dorso el fechador del destino (Ref. C-1).

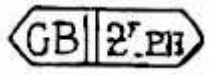
Las oficinas consulares utilizaron la casi totalidad de los sellos emitidos a partir del penique rojo con la reina Victoria (Ivert Nro. 14) hasta la fecha de sus respectivas clausuras. Por lo general se emplearon valores de 1 penique hasta 5 chelines rosa de 1867 (Ivert Nro. 41 / 42).

Las cancelaciones de las oficinas del correo Británico indican que la tarifa ha sido completamente pagada y que la carta que la contiene ha sido transportada por paquebote Ingles. La fecha mas temprana mencionada por Lee es 20 de Agosto de 1866.

Tasa de intercambio Inglesa: G.B – 1^{F} 60^{C} - Marca por convenio postal entre Gran Bretaña y Francia. aplicada en color negro en Londres al llegar la carta a la oficina postal de dicho país. Creada por la convención Postal entre Gran Bretaña y Francia, firmada el 24.9.1856 y puesta en práctica desde el 1.1.1856 que rigió hasta diciembre de 1875. La característica más importante de las nuevas marcas de cambio es que aparte de llevar las iniciales "G.B" (Gran Bretaña), en la parte inferior la tasa del tránsito, se expresa en francos y centavos, por cada 30 grs de correspondencia. En el artículo 34 de la mencionada Convención por la correspondencia que traían los barcos ingleses con destino Francia. Existen por lo menos tres modelos de esta marca con pequeñas variaciones en lo que respecta al tamaño y forma de las letras (Estudio de Ciardi en su colección de historia postal).



Tasa Anglo-Francesa - La tasa en marco rectangular alargado de 2 Francos por el transporte en paquebote Ingles corresponde a un calculo en Kgs. que fue normalmente utilizada para material impreso. Se utilizo en el mismo periodo que la anterior. *En la imagen un ejemplo de carta fechada el 27 de Noviembre de 1867 de Montevideo a Burdeos transportada por el RMSP "Seine". Con fechador circular de Montevideo y en entrada en Calais "ANGL. CALAIS" en rojo.*



Fechador circular simple NEW YORK – B^{R} PK^{T} - Se aplicaba a la correspondencia que l legaba por paquebote Británico desde Londres. Puede encontrarse en cartas remitidas desde Montevideo a New York que hacían la ruta Mdeo – Londres – New York. También existen algunas otras marcas de recepción en New York algo distintas

Nota: Para el tramo Reino Unido – EE.UU los correos se trasladaban en Inglaterra a paquebotes Americanos y Británicos. El valor de porte o flete de este tramo era marcado en las cartas a mano o con cuños: 12, 24, 28, 40 , 48 cts. A Inglaterra podían llegar tanto en paquebotes británicos como franceses por lo tanto algunas de estas marcas u otras similares se encuentran tamben en correspondencia proveniente de los paquebotes franceses.

En la imagen carta circulada de Montevideo a New York via Southampton el 31 de Mayo de 1860 como lo indica el fechador del correo de Mdeo. Anotado a mano 12 cts. correspondiente al flete del Atlántico Norte y tasa de 33 Cts estampada. Marca de llegada a New York del 14 de Julio.

También existió, aunque en menor proporción, correo directo a Nueva York. En estos casos normalmente encontramos fechadores circulares tipo STEAMSHIP o SHIPLETTER con Tasa. En algunos casos aparece "DUE xx" (Due = Debido) que significa la tasa que debe pagarse.

Este es un ejemplo de carta transportada directamente de Montevideo a EE-UU – Nueva York, en este caso por el buque mercante "Maria Margaretta" ; esta fechada 8 e agosto de 1867 y la marca "NEY YORK – SHIP LETTE" indica que debe pagar una tasa de 4 ctvs.

2) Estafeta Consular de Francia - Paquebotes Franceses

Si bien las relaciones diplomáticas Francia son desde mucho antes del nacimiento de la Republica Oriental es por el año 1849 que se establecen unas relaciones consulares formales. En todo este periodo, y al igual que con buques de otras nacionalidades, se utilizaba cualquier buque que fuese posible para el transporte de correspondencia.

Para los años 1840 la correspondencia que llegaba a Francia de ultramar se marcaba con un fechador circular doble con el texto "OUTRE MER" arriba y el nombre del puerto de entrada abajo.

En este caso se trata de una carta fechada 20 de diciembre de 1842 remitida desde Montevideo a Burdeos; arriba a a izquierda se anoto "Por Francon Navier". Tiene manuscrito una tasa de 4 decimos y a la llegada se aplico el fechador circular "OUTRE MER – PAUILLAC" con el día 28 de Marzo de 1843 (Pauillac es un puerto cercano a Burdeos).

a) La Compañía " Mensajerías Imperiales"

Para junio de 1857, por razones geopolíticas, el Estado Francés decide subsidiar compañías de navegación que vinculen el territorio francés con toda América. Por ese motivo, en septiembre del mismo año se firma un acuerdo con la "Compañía de Mensajerías Imperiales"para establecer dicha línea. En el acuerdo se establecían 2 líneas; una que salía desde Burdeos y otra desde Marsella, esta ultima, por diversos motivos nunca fue puesta en funcionamiento.

La línea que salía de Burdeos (Bordeaux) pasaba por Lisboa, Goree, Bahía o Pernambuco y arribo a Río de Janeiro. Desde Río se establecía una línea auxiliar que iba a Montevideo, Buenos Aires y regreso.

La autoridad a bordo en cuanto al servicio postal era el "agente postal embarcado" designado por el gobierno Francés. Debía viajar en 1ª clase y tener un local para la atención de sus tareas con características de confortabilidad establecidas. Si por algún motivo el agente no hubiese sido designado o se encontraba imposibilitado de realizar sus tareas e responsable de la correspondencia era el capitán del buque.

Para el servicio interoceánico a Brasil se pusieron en uso 4 buques de importante tonelaje mientras que para el servicio al Río de la Plata se usaron 3 paquebotes menores: "Saintonge", "Carmel" y "Aunis". A efectos de auxiliar la validación de piezas en el siguiente cuadro se presenta un resumen de viajes de estos paquebotes (en casos excepcionales cumplieron con algún otro servicio en el periodo) :

Buque	Nro.Viajes	Periodo	1er Viaje	Ultimo viaje
SAINTONGE	55	1860 a 1865	25 Ago 1860 (de Burdeos)	15 May 1865
CARMEL	23	1865 a 1867	25 Abr 1865	15 Abr 1867
AUNIS	30	1867 a 1869	Marzo 1867 (Francia)	22 Oct 1869

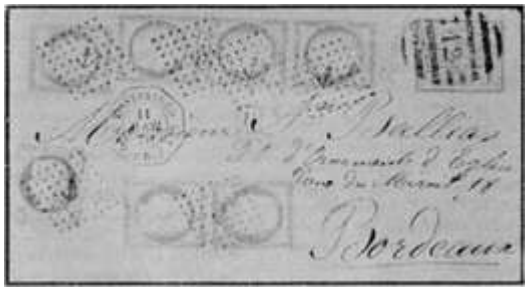
Desde agosto de 1861 la tasa de transporte era de 0.80 Fcs por cada fracción de hasta 7 ½ gramos. En 1866 se elevo a 1F cada 10 grs de peso y en 1871 de 1.20 Fcs. cuando el mismo se abonaba en destino (abonado por el remitente continuo en 1 F). Al producirse el ingreso de Uruguay en la UPU (1880) cambia y pasa a ser de 16 Cts cada 15 grs de Uruguay a Francia.
Tarifa desde el 1.7.1871 – 1 Franco por cada 10 gramos

Las Estafeta Consular de Francia

Las estafetas consulares Francesas operaron en América del Sur entre 1860 y 1881. Normalmente se situaban en el consulado o delegación de Francia pero también existieron en algunos locales comerciales. Dichas estafetas utilizaban los sellos de Francia aunque también existe mucha correspondencia circulada sin sellos. También existen con franqueos mixtos con el país de origen ya que el correo realizaba el transporte terrestre hasta la estafeta consular desde donde seguía su curso.

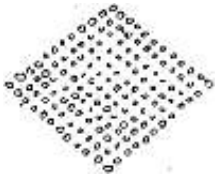
Existieron 27 estafetas consulares francesas y en 24 de ellas se utilizaron sus sellos ya que las de Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco solamente estuvieron abiertas durante 4 meses (en 1860) y nunca fueron dotadas de estampillas. (Ref. 03 / 08)

Imagen: Carta circulada de Montevideo a Buenos Aires el 30 de diciembre de 1861 por el vapor "Saintonge". Franqueada hasta destino con 4 sellos de Napoleón III de 40 cts.



Según convenio realizado en 1873 entre Uruguay y Francia quedaba a cargo de la Administración Gral de Correos del Uruguay la recepción y destinación de la correspondencia expedida y recibida en Montevideo. Para ello, en mayo de 1874, nuestra Administración de Correos instalo una sucursal en el propio consulado de Francia (calle Cerrito 72); como cancelación para los sellos de Uruguay se aplicaba el matasellos de barras Nro 12 a la vez que los franceses se cancelaban con el rombo de puntos con ancla.

Matasello con rombo de puntos y ANCLA - Su aplicación esta dispuesta por un decreto de Junio de 1857 (en todas las dependencias del correo imperial fuera de Francia) que dispone su uso en los vapores subsidiarios del Correo Francés. Utilizada hasta 1876 se aplicaba a las cartas posteadas directamente en dichos vapores tanto en Francia como en puertos extranjeros. Aplicado en Uruguay desde 1858 hasta 1872. Se utilizo para cancelar los sellos de la correspondencia remitida desde la estafeta en el consulado Francés y que era transportada por los paquebotes de la línea Mensagerias Imperiales. La obliteración es conocida como "**losange ancre**" y consiste en una forma de rombo formada por 60 puntos y un ancla en el medio.



También existe otra cancelación conocida "**losange muda**" que tiene 144 puntos (12x12) sin el ancla en la parte central. Es mucho mas rara que la anterior y al parecer solo fue utilizada en Buenos Aires y Montevideo entre 1867 y 1873. Aplicada siempre en color negro. (Ref. 08)

También existe un matasellos mudo de 30 puntos (Ref. 15) que es muy rudimentario y de fabricación artesanal por carecerse de las marcas correspondientes a bordo. Según Salles este matasellos se utilizo solamente en 2 ocasiones, un viaje del paquebote "Amazon" en marzo de 1872 y otro del "Gironde" en octubre del mismo año. Existen por lo menos 3 cartas remitida desde Montevideo que fueron en el viaje del Gironde y que poseen sellos franceses cancelados con esta rara marca.

Desde el 1 de abril de 1876, por disposición del correo francés se dejo de aplicar el matasellos rombo de puntos y ancla pasándose a utilizar fechadores con el lugar de aplicación (Montevideo o Bs.Aires); habría sido aplicado por primera vez en el vapor "Equateur".

En imagen vemos una carta remitida de Montevideo a Quintín - Francia (via Bordeaux) el 16 de Febrero de 1861; con fechador octogonal del paquebote Saintonge fue transferida al Bearu en Rio. Sello cancelado con nítido matasello Ancla; marcas P.P. y P.D. en rectángulo.

En unas pocas cartas aparece el texto "***CONSULAT G^{l} da FRANCE – a MONTEVIDEO*** "

en dos líneas pero mas bien parece una marca que se aplicaba en el consulado a diferentes documentos y no utilizada específicamente para piezas postales. Como ejemplo vemos una carta que esta fechada en Montevideo el 30 de septiembre de 1858, fue transportada por paquebote ingles y que sin embargo tiene esta marca del consulado.

Fechadores de Procedencia y de Línea de las Mensagerías Imperiales

El articulo 107 del 10 de febrero de 1860 en el registro del "Conseil des Postes" de Francia menciona la creación de las marcas de los agentes postales consulares sin precisar la forma o leyenda que deben tener los mismos pero si que deben ser fechadores.

Denominamos "Fechadores o marcas de procedencia" aquellas que indicaban el lugar donde se entregaba la correspondencia. Existen con formato octogonal o circular; arriba tienen el

texto URUGUAY o MONTEVIDEO y abajo pueden tener el nombre de navío ("Carmel", "Saintonge"), línea y nro de navío o nada. Por otra parte se llaman "marcas de línea" aquellas que arriba dicen únicamente "Línea J" o "Línea K" y abajo "Paq. Fr. Nro xx"; también existen en formato octogonal y circular. Esta marcas eran aplicadas en el propio navío por el agente postal embarcado, en algunos casos aplicando de ambos tipos a la vez; luego, según el recorrido, podía recibir otras marcas o tampones para establecer cargos intermedios. Se encuentran aplicadas en color negro, azul y mas escaso, en rojo. Ocasionalmente pueden anular el sello.

De procedencia existen los siguientes:

URUGUAY 16 NOV. 60 SAINTONGE
URUGUAY 15 JUIN. 65 CARMEL
URUGUAY 16 NOV. 60
MONTEVIDEO 16 OCT. 61
URUGUAY 15 JUIL. 65
MONTEVIDEO 15 JUIL. 65
MONTEVIDEO 15 MAI. 66 PAQ. FR. K N° 1
MONTEVIDEO 15 AVRIL 69 PAQ. FR. K N° 1

Ambos con florón abajo

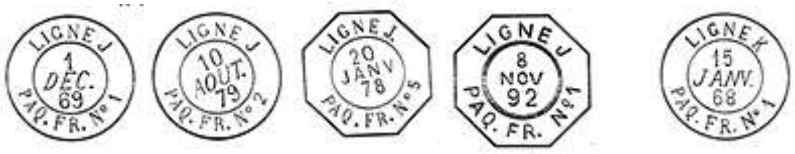
Sin y Con florónes laterales

Nota: del modelo circular sin florones laterales (15 MAI 66 e las imágenes) existen aplicaciones en las que faltan los 2 dígitos del año lo cual se produjo en un único viaje del año 1867 al parecer por haberse perdido o roto el sello correspondiente a ese año.

MONTEVIDEO 1 DEC. 69 PAQ. FR. J N° 1
MONTEVIDEO 31 DEC. 69 PAQ. FR. J N° 2
MONTEVIDEO 31 JANV. 70 PAQ. FR. J N° 3
MONTEVIDEO 1 MARS 70 PAQ. FR. J N° 4
MONTEVIDEO 1 NOV. 73 PAQ. FR. J N° 5
MONTEVIDEO 27 AOUT. 73 PAQ. FR. J N° 6

Línea J Nros 1 al 6. De los nro 5 y 6 se conocen en color rojo.

De línea:


LIGNE J 1 DEC. 69 PAQ. FR. N° 1
LIGNE J 10 AOUT. 79 PAQ. FR. N° 2
LIGNE J 20 JANV 78 PAQ. FR. K N° 5
LIGNE J 8 NOV 92 PAQ. FR. N° 1
LIGNE K 15 JANV. 68 PAQ. FR. N° 1

De este tipo de marcas la mas temprana es de Noviembre de 1860 y las ultimas de 1894.

En febrero de 1866 la empresa resolvió nombrar como “Línea J” la que unía Burdeos con Río de Janeiro y como “Línea K” la que desde allí llegaba al Río de la Plata.

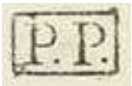
La 1ª línea J tuvo vigencia de Abril de 1866 hasta Noviembre de 1869.
Buques a Brasil: Navarre (J1), Guienne (J2) y Estremadure (J3).
Buque al Plata: Carmel (K), Aunis (K).

La 2da línea J de Burdeos al Plata comienza a operar en octubre/noviembre de 1869 y continua hasta 1872. Toca Lisboa, Dakar, Pernambuco, Bahía, Rió de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Los vapores fueron: Gironde, Estremadure, Amazone, Uruguay (un único viaje) y Sindht. En estos la asignación de números del J1 al J6 va variando en el periodo e inclusive se agregan nuevos vapores por lo tanto debe estudiarse cada caso en particular.

En los casos en que la carta pasaba por el correo Uruguayo, además de los matasellos correspondientes a los países extranjeros, aparecen las marcas correspondientes de la época (ovalados, octagonales, circulares, etc.).

Matasello con rombo de puntos y Nro. 532 – La cancelación nro. 532 corresponde al puerto de Burdeos; probablemente el sello no fue cancelado por el agente postal embarcado como debiera ser para anular los sellos franceses que se colocaban en el consulado francés en Montevideo y entonces se cancelo al llegar a Burdeos. Normalmente también se colocaba la marca de procedencia octogonal correspondiente. La tasa “4 R” corresponde al porte complementario del correo Español por el transporte hasta el destino final en Cádiz.

Marca P.P. en rectángulo – Se colocaban en el consulado francés en Montevideo. Esta



marca significaba Porte Parcialmente pago e indicaba que el porte estaba pagado hasta Francia. O sea que cubría el franqueo marítimo pero no el terrestre del país de destino. En el ej. anterior vemos que se aplico un tampón “4R” correspondiente a 4 Reales que abonara el destinatario por el transporte terrestre hasta Cadiz. Existieron varios tipos de marcas “P.P.” todas mas o menos con el mismo formato.

Marca P.D. en rectángulo – Se colocaban en el consulado francés en Montevideo. Esta

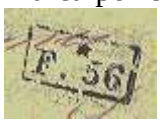
marca indicaba que el porte estaba pagado hasta destino o sea que incluía el franqueo terrestre. Al igual que la “P.P.” ta,bien existen varios formatos de esta marca.

Marca ovalada **FR. – 2^F 20^C** aplicada en color negro. Es una marca que según la convención Franco-Inglesa de 1856 establecía un crédito de 2.20 Fcs por cada onza (30 grs) de cartas que provenientes del Plata, pasaban en transito para Inglaterra.

En la imagen una carta circulada de Montevideo a Londres via Burdeos el 15 de mayo de 1865. Con fechador ovalado de Montevideo, octogonal del "Saintonge" y u na tasa de 8 c ts. Se observa claramente la marca de tasa de intercambio.

Fechador circular **PAYS ETR. - PAQ. ANG. BORDEAUX** se aplicaba en Francia a toda correspondencia de ultramar no siendo Brasil. Fecha de aplicación 25.12.1872.

Marca por convenio postal entre Francia e Italia. **F. 56** aplicada con tinta negro o azulada en Francia. El Art. 26, establecía que en Francia se debería poner una marca rectangular en cuya parte superior tiene una estrella y en la parte inferior "F. 56", cuando procedía del Plata, equivalente a la tasa de 82 cents. de franco, cada 7 ½ grs.



En la imagen vemos una carta remitida desde Colonia a Italia el 23 de Mayo de 1874; tiene varias marcas interesantes y entre ellas la tasa "F. 56"aplicada con tinta azul grisácea.

Nota: Existieron otras dos líneas de navegación de origen francés que realizaron viajes al Plata; la "Societe General de Transports Maritimes a Vapeur" (de 1867 a 1901) y la "Sociedad Francesa de Navegación a Vapor Chargueurs Reunis" (1873). No se mencionan piezas postales de Uruguay transportadas por las mismas aunque si se establece como escala el puerto de Montevideo por lo cual es muy probable la existencia de ellas (Ref. 08).

3) Estafeta Consular de Italia - Paquebotes Sardos e Italianos

Paquebotes Sardos

Nota: Sardo; son los naturales de Cerdeña y también el idioma de los mismos. Reino de Cerdeña: Fue el nombre de las posesiones de la casa de Saboya en 1720, cuando la isla de Cerdeña le fue obsequiada al rey Víctor Amadeo II de Saboya para compensar la pérdida de Sicilia a manos del Imperio austríaco en virtud del tratado de Utrecht. Aparte de Cerdeña, el reino incluía Saboya, Piamonte y Niza; tras el Congreso de Viena en 1815 fue incluida Liguria, con su ciudad capital: Génova. Oficialmente su nombre completo era: Reino de Cerdeña, Chipre y Jerusalén, Ducado de Saboya y Montferrat, Principado de Piamonte.

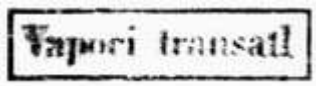
Durante la mayor parte de los siglos XVIII Y XIX, bajo el gobierno de la Casa de Saboya, la capital política y económica fue Turín. En 1860 Saboya y Niza le fueron "cedida" a Francia como pago por el apoyo francés en la guerra con Austria como parte de la campaña de unificación italiana. En 1860, se convirtió en el principal de los

reinos fundadores del Reino de Italia, después de lo cual convirtió sus territorios en provincias de éste. Por otra parte Cerdeña es reconocida filatélicamente por los "caballitos Sardos", precursores de los sellos de correo.

Como punto de partida para las relaciones formales entre ambos países podemos considerar el "Tratado de amistad, comercio y navegación entre el Reino de Cerdeña y la Republica Oriental del Uruguay" del 29 de octubre de1840.

Por otra parte desde octubre de 1856 existió un convenio entre Buenos Aires y el reino de Cerdeña para el transporte de correspondencia por medio de buques sardos con privilegios de paquete. La ruta era Génova, Marsella, Calais, Lisboa, Madeira, Tenerife, Cabo Verde, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro y desde allí la conexión con otro buque con Montevideo y Buenos Aires. (Ref. 08). Es conocida la existencia de algunas piezas circuladas desde Montevideo que son de gran rareza.

Inicialmente las cartas (tanto Prefilatélicas como franqueadas) dirigidas a lo que luego seria Italia recibían al arribo a la península a marca "**Via di Mare – (A)**" en rojo o con letra "(**E)**" en negro o una rectangular compuesta por pequeños rombos (17.5 x 22 mms) junto con algunas otras locales. También se utilizo una marca "**Vapori transatl**" dentro de un rectángulo. La marca "Via di Mare" se utilizo en Génova desde el 11 de mayo de 1841 para todas las cartas de Sud América conducidas por vapores Sardos.



Con respecto a la marca VAPORI TRANSATL. en recuadro, al parecer se aplicaba en vapores de la "Compagnia Transatlántica" de Genova. Los "piroscafos" (vapores) de esta cia fueron el "Sardegna" y luego lo sustituyo el "Italia". Durante 1857 e "Italia" efectuó 7 u 8 viajes a Montevideo y Bs.A ires.

En estas cartas tenemos un par de ejemplos de cartas remitidas desde Montevideo por paquebotes Sardos; la 1ª de ellas a Torino con la marca "Via di Mare – E" en negro y la 2da remitida a Génova en agosto de 1857 con la marca "Vapore Transatl".

Paquebotes Italianos

Cuando habamos de paquebotes Italianos debemos referirnos a los que circularon en forma posterior a la unificación de Italia tal cual la conocemos hoy; ello ocurrió a partir de 1861. Viajaron al Río de la Plata buques italianos por casi 10 años antes que se estableciera una línea de paquebotes formal.

Según la documentación consultada existieron por lo menos las siguientes compañías de paquebotes:

a) Compañía de Navegación a Vapor Italo Platense

Opero por 1872 en la ruta Nápoles / Génova, Marsella, Barcelona, Gibraltar, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires utilizando los buques "Italoplatense", "Pampa" y "Po". Utilizaba una marca postal oblonga que es muy rara.

b) Sociedad de Navegación G.B Lavarello & Co.

En 1873 el gobierno Italiano y esta empresa establecen un acuerdo para el transporte de la correspondencia desde la península a Sudamérica. La correspondencia se llevaba por cuenta del correo italiano; su custodia estaba a cargo del capitán de cada navío yo el correo italiano abonaba a la empresa 10 cts (de Lira) por cada carta transportada. Los buques no gozaban de los beneficios portuarios. Dicho conv enio fue del 15.3.1873 a 15.3.1878 y no se renovó

La ruta era Génova, Marsella, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires y se utilizaron 4 buques "Europa", "Nord América", "Sud América" y "Cristoforo Colombo". En forma comprobada operaron de 1874 a 1877.

Con respecto a sus tarifas eran mucho menores que las de las líneas británicas y francesa; 70 centesimi.

c) Compañía "La Veloce" de Génova

Para 1878 operaba en el puerto de Montevideo y contaba por lo menos con el vapor postal "Washington"(Ref. 18).

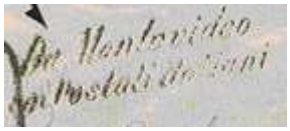
d) Compañía "Transportes Marítimos a Vapor de Marsella"

Para 1878 operaba en el puerto de Montevideo. Una vez por mes, los días 21, salían para Nápoles haciendo escala en Río de Janeiro, Barcelona, Marsella y Génova. (Ref. 18).

En cuanto a la agencia postal en el Real Consulado de Italia en Montevideo parece haber operado durante un corto tiempo entre fines de1873 y mediados de1880. Para los paquebotes italianos se utilizaron sellos de la emisión "ESTERO" (exterior) de Italia destinada precisamente a este propósito. Los valores mas comunes son el 20 cts azul, 30 cts chocolate, 40 cts rosa y 60 cts lila de la emisión de 1874. También se conocen algunos otros valores. Esta emisión especial tenia un resello con la palabra ESTERO en color negro en la parte superior del sello . La cancelación consistía en un cuadrángulo con barras oblicuas y la palabra MONTEVIDEO con la misma inclinación en la parte central.

También se utilizo una marca consistente en un escudo de armas con el texto "SERVIZIO POSTALE ITALIANO – MONTEVIDEO" bajo el mismo. Esta marca es sumamente rara y solamente se conocen algunas aplicaciones sobre fragmentos y 3 piezas completas con el mismo. *Una de estas piezas es la que aquí se muestra y que además de este escudo presenta la marca circular de la Cia. Lavarello la cual tiene la siguiente inscripción "SOCIETA G.B. LAVARELLO & GE-GENOVA ITAO AMERICANO PIROSCAFO" con una estrella al centro y abajo el nombre del buque "NORD AMERICA"; se complementa con fechador circular de transito por Génova (22-12-1873) y sello de tasa italiano cancelado con fechador circular de Torino (23-12-1873).*

En octubre de 1874 se creo un sello húmedo "**Da Montevideo - coi Postali Italiani**" en dos líneas para ser aplicado en Génova únicamente a la correspondencia que arribaba en valijas de Uruguay provenientes del Consulado Real de Italia y transportadas por los vapores de Lavarello. Su ultimo uso fue el 15.3.1878 cuando finalizo el contrato con el gobierno Italiano.



En la imagen pieza circulada de Montevideo a Génova desde la estafeta consular Italiana. En el sobre se estampo la marca "Da Montevideo coi Postali Italiani" y en forma manuscrita una tasa de "10". Franqueada con combinación de sellos Uruguayos e Italianos: Cifra dentada de 10 cts. canceladas con matasellos de barras numeral 3 de Montevideo complementado con sello de Tasa Italiano cancelados con fechador circular doble borroso de Genova. Además tiene un fechador oval doble privado de "agente postal" con fecha 6 de Agosto de 1876. Anotado por el remitente "p. Sud America" en referencia al vapor de correo.

Para 1877 aparece otro cancelador también con el texto MONTEVIDEO entre barras, pero en este caso con el texto horizontal y las 10 barras (5 arriba y 5 abajo) formando un ovalo muy aplastado, casi un circulo. Este es mas raro aun que los anteriores; se conocen únicamente dos piezas con esta cancelación; además hay algunos fragmentos y sellos sueltos pero también son escasos. Se aplico con tinta azul. A continuación se presentan las piezas conocidas:

Excepcional pieza con sellos cancelados con rarísimo matasellos barras MONTEVIDEO; en el sobre la marca "Da Montevideo coi Postali Italiani" y además un texto "Raccomendato" en rectángulo y también un fechador RACCOM. (recomendación) del día 20 de septiembre de 1877. Como corresponde a este tipo de correspondencia los sellos Italianos tiene la sobrecarga ESTERO (Exterior) en color negro.

Esta otra pieza fue remitida recomendada con un sobre membreteado de San José de Mayo a la localidad de Polla en 1878. Franqueada con 2 sellos de 89 cts. con ESTERO anulados con el matasellos de barras MONTEVIDEO; en el sobre la marca "Da Montevideo coi Postali Italiani" y el fechador RACCOMANDATO parcialmente borrado.

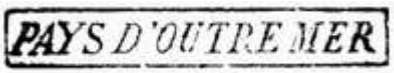
Otra marca similar pero de uso posterior (aprox. 1880) era la marca de procedencia **"con Bastim. Mercant"** (con los barcos mercantes). La tasa que pagaban posterior a la caducación del contrato era diferente, 40. cts de lira la que se cubría mediante la aplicación de un sello de tasa italiano que se matasellaba con un fechador de Génova.

En este ejemplo vemos un sobre con marca "con Bastim. Mercant." y una tasa con un gran nro 4 manuscrito. Franqueada con combinación de sellos Uruguayos e Italianos: Cifra ornamentada de 10 cts. cancelada con matasellos de barras numeral "3" complementado con un par de sellos de Tasa Italiano cancelados con fechadores circulares de Caluso. También se aplico en el sobre el fechador ovalado "Adm. de Correos Montevideo" alargado del día 4 de Abril de 1879.

La tarifas para el remitente al 01-Jul-1874 era de15 cts cada 15 grs. para correspondencia entre Italia y Argentina/Uruguay y 12 cts por impresos de hasta 40 grs.

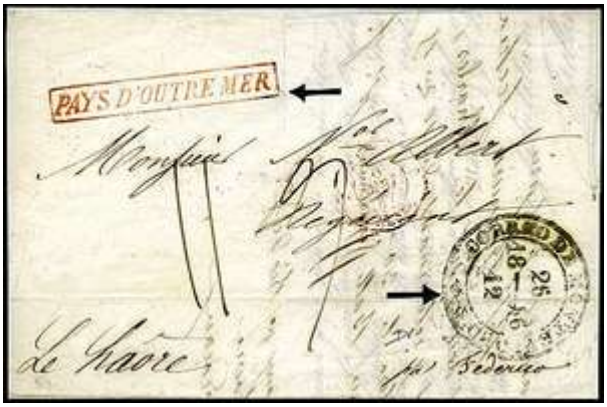
4) Paquebotes Belgas

La historia de las Cias de paquebotes belgas en lo que tiene que ver con el correo de Montevideo es confusa y poco documentada. Las piezas son muy raras.



La primera marca conocida relacionada con los paquetes Belgas es la que tiene el texto **PAYS D'OUTRE MER** en rectángulo. Se puede encontrar con la marca circular CORREO DE MONTEVIDEO de 1846 y otras de transito (por ejemplo "Le Havre"). Normalmente aparece la marca de arribo o llegada a Amberes que es u fechador circular doble con el texto ANVERS arriba, día y mes al centro y año en la parte inferior.

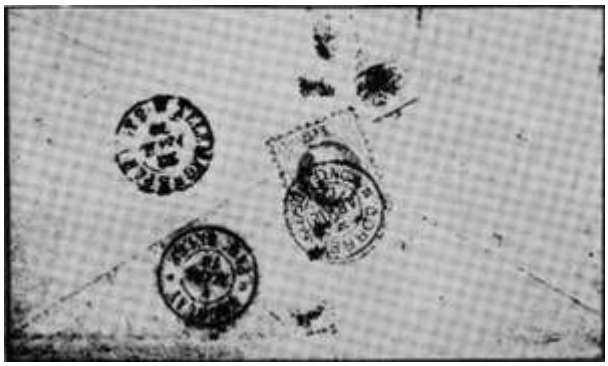
La imagen corresponde a la única carta conocida con la marca "Sala de Comercio" circulada a Europa y además es la primer fecha de uso la cual es varios años anterior a toda la documentación presentada hasta ahora. Se trata de una carta entera escrita el 10 de mayo de 1837, circulada desde Montevideo a París. Arriba a Bordeaux el 2 de agosto de 1837, y a París el 4 de agosto de 1837 (marca al dorso).



En este otro ejemplo vemos una carta circulada el 26 de diciembre de 1846 a Le Havre (Francia) con el fechador de Montevideo y la marca "Pays D'Outremer" en rojo; poco legible tiene un fechador de transito por Francia y los tampones de las tasas aplicadas.

Como se aprecia ambos textos "Pays D' Outremer" son con diferente formato y color. En realidad debido a la escasez del material y la poca información obtenida, queda la duda si estas marcas se aplicaban únicamente en paquebotes Belgas o si algunas similares se aplicaban en paquebotes Franceses y pudiera ser este el caso de alguna o ambas de las aquí presentadas. A medida que sea posible actualizare este punto.

Para fines de 1870 existió la conocida como "Ryde Line" con quien la corona belga realizo un contrato; los buques de la misma operaban bajo pabellón ingles. Para 1876 se hace otro contrato con una empresa inglesa que ya tenia experiencia en la región del Plata: "Lamport & Holt". La empresa utilizara buques de bandera belga con el nombre de "Societe de Navigation Royale Belga Sud Americaine".



La ruta de esta línea era: Amberes, Southampton, Pernambuco, Bahía, Santos, Paranagua, Santa Catalina, Porto Alegre, Montevideo y Buenos Aires. Se conoce que opero entre 1876 y 1879 con varios buques.

Con respecto a las marcas se aplicaba en Amberes a la salida o llegada de los buques una marca circular doble con la fecha en el medio. Arriba decía URUGUAY y abajo "Paq. Belge"; son muy raras. (Refs. 03 - 13) . En la imagen a la derecha podemos observar el reverso de una carta remitida desde Bélgica a Montevideo en la cual figura el fechador circular descrito.

5) Paquebotes Alemanes

Existen piezas postales conducidas por vapores de líneas de navegación que unían el puerto de Hamburgo con los del Río de la Plata las cuales e caracterizan por tener las marcas postales aplicadas sobre los sellos. Estas marcas tienen texto referente a dichas líneas de navegación que es el siguiente: "Sud Amerika – Hamburgo" y "Westindien –Hamburgo". Solo se conocen sobre sellos argentinos, pero deberían existir también Uruguayos pues el trafico postal hacia Hamburgo era bastante activo durante los años 1867 – 1874, periodo en el que se aplicaron estas marcas. (Ref. 13).

Para 1878 había salida de paquetes Alemanes para Hamburgo (Santos, Río de Janeiro, Bahía y Hamburgo), para Bremen (Río de Janeiro, Bahía, Amberes y Bremen) y de la Cia "Kosmos" en la ruta del Pacifico (Punta Arenas, Valparaíso, Arica, Islay y Callao) (Ref. 18).

En las imágenes siguientes se aprecian un par de cartas remitidas desde Alemania a Montevideo lo que evidencia el intercambio de correspondencia entre ambas naciones.

Nota: *el 1 de Agosto de 1880 Uruguay entra en la UPU y de allí en adelante desaparecen todas las marcas y tampones de tasas intermedias para todos los países afiliaos a la UPU.*

C – Correo Fluvial - Estafetas Fluviales

El transporte, y con ello el correo, fluvial existió desde los primeros tiempos de la colonia en la región del Plata. Inicialmente, fruto de los avatares de la época y de los constantes conflictos, fue muy irregular y desorganizado. Sin embargo desde que se establecieron los primeros núcleos poblados en la "Banda Oriental" y especialmente luego de la fundación de la ciudad de Montevideo, se intento mantener un flujo constante de intercambio con Buenos

Aires y otras ciudades del litoral. Sin pretender ser una lista exhaustiva y a modo de resumen se presenta una lista de hechos significativos que involucran al correo fluvial hasta el año 1900:

1788 Se organiza un correo semanal de Montevideo a Buenos Aires

1811 En este año se inicia el periodo revolucionario que se extiende hasta 1830. El Gral Artigas crea un correo fluvial que por el Rio Uruguay llega a Purificación y también a Buenos Aires . Algunos de los paquetes involucrados fueron: sumaca "San Francisco Solano", balandra "Nuestra Sra del Carmen", goleta "Constancia", balandra "Trinidad"

1824 Aparece en el Río de la Plata el primer buque a vapor

1828 Tenían patente de paquetes postales las goletas "Felicidad del Sur","Flor del Rio", "Primera", "Rosa" y "Adelaida". La correspondencia no llevaba ninguna marca fluvial sino las comunes para la época. Se conducían en cada viaje unas 100 cartas para Bs.Aires y muchas menos para puertos fluviales Uruguayos.

1829 El 2 de marzo se inicia un servicio de chasqueras entre Colonia y Bs.Aires combinado con las postas terrestres de Montevideo. El responsable era Dn . Cayetano Capua.

1830 Inician los viajes los veleros "La Joven Porteña" y el "Montevideano"

1832 Comienza a actuar como paquete el buque "Fénix" y luego las goletas "Paula" y "Flor de Montevideo" con destino a puertos orientales del río Uruguay.

1836 Actúan como paquetes los buques "Federación", "Eufrasia", "Luisa" (por lo menos desde 1835), Relámpago", "Neptuno" (entre Mdeo y Mercedes) y "Águila 2da"

1842 Se desempeñan en el servicio fluvial entre Bs.Aires y Mdeo los paquetes "Ninfa", "Luisa" y "Carmen". Hasta comenzar el sitio de Mdeo en 1843.

1850 El buque Argentino "El Continentalista" realizaba servicios entre Buenos Aires y puerto de "El Buceo"

1851 El ingles Lafont firma un convenio con Uruguay y la Provincia de Entre Ríos para un servicio de buques a vapor

1852 En diciembre de 1852 se establecen las bases de un acuerdo para intercambio de correspondencia Montevideo – Gualeguaychu mediante buques de carrera Orientales y Entrerianos.

1853 El vapor "Urquiza" comunicaba Gualeguaychu con Fray Bentos. Desde allí la correspondencia se transportaba a Montevideo. El oriental "Progreso" transportaba correspondencia entre Gualeguaychu y Mdeo.

1853 Desde el 15 de septiembre el vapor Ingles "La Argentina" realiza la carrera del Río de la Plata entre Bs.Aires y Montevideo.

1854 El buque oriental "Progreso" realiza la carrera Buenos Aires a Rosario. El "Río Uruguay" navegaba entre Montevideo y Paraná.

1855 El gobierno de la Confederación subvenciona a A.Lapido para transporte de correo tres veces por semana entre Gualeguaichu y Fray Bentos en un buque de su propiedad.

1857 El gobierno Oriental subvenciona y otorga el carácter de paquete al buque brasileño "Palmira"

1859 Buques de bandera Oriental "Salto" y "Montevideo" hacían la carrera Mdeo.-Bs.Aires

1859 El Buque"Constitución" salía de Rosario y llegaba a Montevideo

1859 Nace en Salto la Cia. Salteña de Navegación a Vapor para servir la carrera Salto-Montevideo. Sus buques eran el "Villa del Salto" y el "Río de la Plata". Posteriormente la reemplaza otra empresa que incorpora un nuevo "Villa del Salto" y al "Solis".

1860 El vapor oriental "Uruguay" salva los arrecifes del Salto y llega a Uruguayana abriendo la via fluvial para los departamentos del litoral.

1860 Comienza a actuar el buque "Pampero" con un viaje semanal entre Mdeo y Bs.As. Para los ríos Uruguay y Parana los buques "Montevideo" y "Menay" con un viaje cada 5 dias.

1861 Entre 1855 y 1861 se conoce la actuación de los siguientes buques de correo fluvial que tocaban Montevideo: Menay, Pampero, Corsa (desde Paysandú), Enrique, Ninfa, Montevideo, Cnel.Dorrego, Salto (desde Paysandú), Missisipi.

1861 Comerciantes de Mdeo contratan la ballenera de bandera Argentina "Estrella de la Esperanza" para conducir correspondencia a Bs.Aires. Cobraba ½ patacón además del franqueo normal.

1862 Entre 1862 y 1862 el gobierno oriental contrata un servicio postal con la empresa local "Alvarez y Hno." Con lo vapores "Salto", "Pavón" y "Libertad". Debía conducir valija postal a todos los puertos que tocaran los buques con 4 viajes de ida y vuelta y además un viaje mensual a Salto.

1863 Utilizándose tanto líneas de paquetes, vapores patentados o "cada uno de los buques a vela que se han ofrecido" se han realizado "nunca menos de tres viajes redondos por semana".

1863 En diferentes carreras se incorporaron los siguientes vapores correo: "Gualeguay" (Pdu), "Correo" (Fray Bentos), "Pulsaki" (Mdeo). El "Correo" es remplazado rapidamente por el "Gualeguaychu" pues pasa a formar parte de la flotilla de guerra Oriental.

1864 Se incorporan a la carrera Montevideo y Río Uruguay los siguientes vapores : Italiano "Tevere", ingles "Fairy", "Uruguay", "Era" (1er buque correo construido en Argentina), "Corrientes" , "Salto" y "Caaguazu". Mas tarde se agrega el "Río de la Plata" que cesa en noviembre de este año. Para fines de diciembre el "Feliz Colon".

1864 Debido al estado de guerra interno en Uruguay para septiembre de 1864 el traslado de correspondencia entre Montevideo y las ciudades situadas sobre el Rio Uruguay se ve obstaculizado y para fin de año se interrumpe completamente. Como consecuencia de diciembre de 1864 a febrero de 1865 solamente se pudieron enviar cartas desde y hacia Montevideo mediante el Correo Argentino. Existen por lo menos un par de piezas con remitentes en Montevideo circuladas con sellos y cancelaciones de Buenos Aires; una de ellas circulada a Salto y otra a Paysandú (Ref. 16)

1865 Se incorporan los vapores italianos "Vesubio" y "Cavour" para Montevideo y los "Ranger" y "Lili" para Colonia.

1866 Nuevas patentes para vapor uruguayo "Gral Flores" para Montevideo y ríos de la Republica; vapor ingles "Cisne" y el oriental "Solís" para la carrera a Montevideo; vapor ingles "Cosmos" en la carrera del río Uruguay; vapor norteamericano "La Oriental" para Montevideo; el nuevo "Villa del Salto" para Montevideo; el "Montevideo" para Mdeo ; el "Emilia" para Montevideo; el "Rio Parana" y el "Tevere" (sin fecha fija)

1866 Se establece línea fluvial de transporte de correspondencia desde Gualeguaychu a Fray Bentos con el vapor "Guazu".

1867 Se reorganiza el servicio fluvial con una salida diaria. Los vapores "Oriental" y "Zenovia" realizan la conexión con Bs.Aires y el "Tevere", "Río de la Plata" y "Paraná" los servicios a los puertos del Rio Uruguay.

1867 Se crea la ·Nueva Sociedad Salteña de Navegación a Vapor" (sustituyendo a la de 1859) de Dn José M.Guerra y Saturnino Ribes con los buques "Solis" y el nuevo "Villa del Salto". Posteriormente pasa a ser "Mensajerias Fluviales a Vapor" e incorpora nuevos buques.

1871 Se aumenta la tarifa fluvial del correo a Bs,Aires en 5 cts para solventar gatos del buque de correos especial "Garibaldi"que actuaba por cierre de puertos debido a epidemia de fiebre amarilla.

1872 Nuevamente aumenta tarifa fluvial del correo a Bs,Aires en 5 cts para solventar gatos del buque de correos especial "Guardia Nacional"que actuaba por cierre de puertos debido a epidemia de fiebre amarilla. Con el mismo buque vuelve a suceder en 1873.

1878 De común acuerdo entre los gobiernos Argentino y Oriental se crean las estafetas fluviales ambulantes a bordo de los buques que surcaban el Plata las que se efectivizan en septiembre de este año. Se conocen establecidas en los siguientes buques: Júpiter, Rio de la Plata, Saturno, Villa del Salto, Silex, Cosmos, Apolo y Eolo.

1879 En julio comienza la carrera Mdeo – Salto con escala en puertos intermedios el vapor "El Proveedor"; enlazaba con Gualeguaychu mediante "El Daiman".

1880 En diciembre de este año se crean las estafetas ambulantes Argentinas en vapores que hacen la carrera del Río Uruguay; empiezan a operar el 15 de marzo de 1881. (Ref.21)

1881 En Agosto se firma un convenio entre los correos de Argentina y Uruguay por el cual queda organizado el servicio de Estafetas ambulantes fluviales entre Bs.Aires, Mdeo y puertos Orientales y Argentinos del Rio Uruguay siendo a cargo de ambos correos este servicio. Entra en funcionamiento en Enero de 1882. (Ref.21)

1883 Aparece una nueva empresa con sede en Paris "La Platense, Cie. des Chargeurs"; opera los vapores "Apolo", "Minerva", "Leda", "Castor" y "Pollux". La competencia co las "Mensajerias Fluviales" obliga a sus asociados a liquidarla y transferirla a "La Platense Flotilla Co".

1885 Para este año en el libro titulado "Privilegio de Paquetes" de la Comandancia de la Marina (iniciado en 1852) estaban anotados 653 navíos.

1885 Para 1885 empieza a operar la compañía "La Platense Flotilla Co". Esta empresa adquiere varias empresas menores, entre ellas las "Mensajerias Fluviales" de Ribes.

1890 Ribes forma una nueva empresa "Mensajerías Fluviales del Plata" (pese a que se había comprometido a no hacerlo en sus negociaciones con "La Platense") que opera los buques "Triton", "Helios", "Paris", "Montevideo", "Labrador" y una nueva versión del "Salto". Para 1900 Ribes fallece y la empresa es vendida a la Cia. Mihanovich. Nota no filatélica: Con el fallecimiento de Ribes se da el extraordinario caso conocido como el "Testamento de la piolita" cuyas repercusiones motivaron grandes cambios en la legislatura de la época en lo relacionado a testamentos, herencia, etc.

1898 Este año nace la "Sociedad de Navegación a Vapor Nicolas Mihanovich"; para 1903 se transforma en sociedad anónima que se transforma en la dominadora de la cuenca del Plata. Para 1930 tenia una flota de 320 buques.

Compañías de transporte Fluvial en los Ríos Uruguay y de la Plata

1857 – Compañía Salteña de Navegación a Vapor

1860/1880 - Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor. Continuadora de la "Compañía Salteña de Navegación a Vapor" empezó a funcionar en 1860 con sede en Salto y opero hasta 1880 en que fue adquirida por S.Ribes, dueño de las Mensagerías Fluviales a Vapor. Sus principales buques fueron: Río de la Plata, Río Uruguay y Villa del Salto.

1867/1888 - Mensagerías Fluviales a Vapor. Comenzó a funcionar en 1867 con los vapores Pingo y Onix. Posteriormente se le suma varios mas: Júpiter, Silex, Saturno, Cosmos, Olimpo, Bonpland, Rivadavia e Iris. En 1888 fue vendida a "La Platense Flotilla Co."

Entero postal circulado de Salto a Montevideo el 17/3/1882 con marca de las Mensagerías Fluviales y matasello numeral 1 invertido.

Nota: Que la marca de Mensagerías indique Salto no significa que aplicada en un buque de este nombre sino que fue recibida en el puerto (agencia) de Salto. También existen marcas de agencia de "Nueva Palmira"

1885/1894 - La Platense Flotilla Co. Comenzó a funcionar en 1885 con los vapores Apolo y Minerva a los que posteriormente se incorpora toda la flota de las "Mensagerías Fluviales a Vapor". Vendida en 1894 a Nicolás Mihanovich.

El matasello cuadrangular del vapor "Apolo" es una marca muy rara y solamente se conoce una pieza completa con el mismo que se trata de un enero postal circulado a Fray Bentos el 12 diciembre de 1889.

1892/1900 - Mensagerías Fluviales del Plata. Nuevo emprendimiento de Ribes (pese a que se había comprometido en no incursionar mas en la navegación fluvial) que empieza a operar en 1892. Sus vapores fueron: Triton, Helios, Montevideo, Labrador y Salto. En 1898 fallece Ribes y la empresa es vendida a N. Mihanovich quien pasa a dominar el transporte de correspondencia fluvial.

Aquí podemos observar una marca de Agencia de Fray Bentos que consiste en una bandera flameante con una especia de planeta Saturno al centro con los textos "RES NON VERBA" arriba y "FRAY BENTOS" abajo.

En la imagen se observa una tarjeta postal que tiene fechador del vapor "HELIOS" del 26 de octubre de 1909; el mismo tiene el nombre de "Nicolas Mihanovich" en la parte superior y también el texto "Sociedad Anónima" ya que corresponde a esta época de las Mensagerías Fluviales

1874 – Fechadores ovalados para "Mensagerías Fluviales".

El 5 de febrero de 1863 el Correo otorgo una subvención para atender la línea Gualeguaychu – Fray Bentos a través del Rió Uruguay, mediante los vapores "Villa del Salto", "Gualeguay" y posteriormente "Libertad" y "Esmeralda".

A lo largo del tiempo se fueron sucediendo diferentes navíos y formándose nuevas compañías de transporte. Para 1873 competían las compañías "Nueva Sociedad Salteña de Navegación a Vapor", continuadora de la "Compañía Salteña" fundada en 1857 que comenzó a operar en 1860 y trabajo hasta 1880 en que su flota y astillero fueron vendidos a las Mensagerias Fluviales a Vapor. Sus principales vapores fueron el Río de la Plata, Río Uruguay y Villa del Salto.

"Las Mensagerias Fluviales a Vapor" comenzaron a funcionar en 1867 con los vapores Pingo y Onix a los que posteriormente se le incorporan varios mas: Júpiter, Silex, Saturno, Cosmos, Olimpo, Bonpland, Rivadavia e Iris. En 1888 fue vendida a "La Platense Flotilla Co.".

En 1878 se crearon estafetas fluviales ambulantes en los buques que hacían la carrera por el Río Uruguay y los comisarios de a bordo fueron reemplazados por empleados postales.

Como se observa en los ejemplos existen marcas con óvalos simples y con óvalos dobles, pero en general se mantiene el formato entre unas y otras.

También existen marcas de Agencia con un formato similar; existen referencias de las siguientes Agencias: Buenos Aires, Montevideo, Salto, Concepción del Uruguay y Nueva Palmira (de esta ultima se conocen dos formatos por el cambio de agencia)

Todas estas marcas son escasas y muy raras sobre piezas completas.

Las Estafetas Ambulantes embarcadas

Las estafetas fluviales consistían en "oficinas" con estafeteros o funcionarios del correo a bordo que recibían, cobraban, matasellaban, transportaban y repartían en cada puerto la correspondencia entregada en el buque. Su organización fue un proceso que duro bastante tiempo el cual podemos resumir como se detalla a continuación.

Durante la 1er. administración de Correos a cargo de D. Luis Larrobla se instalo un servicio fluvial en los ríos De La Plata y Uruguay que vinculaba a Montevideo con Buenos Aires, Salto, Paysandú, Mercedes, Carmelo y Colonia. Para el año 1832 se registran con privilegios de paquete postal para este servicio las goletas "Adelaida", "Rosa", "Flor del Rio" y "Primera" las cuales conducían poco mas de un centenar de cartas desde y para Buenos Aires y cantidades mucho menores para los puertos del litoral Uruguayo.

Esta correspondencia no llevaba ningún signo postal característico y se franqueaba con las marcas postales de uso común para la correspondencia terrestre en la época (ver en marcas prefilatélicas). Este servicio subsistió por unos 10 años gestionado principalmente a través de la "Sala de Comercio" que recibía hasta ultima hora la correspondencia para el comercio metropolitano. Para 1842 cumplían este servicio las goletas "Carmen", "Luisa", y "Ninfa". Por esta época se inicio "la guerra grande" por lo cual las actividades del correo prácticamente desaparecen hasta la paz de octubre de 1851.

En 1852 el servicio fluvial se comienza a reestablecer aunque muy precario y sin itinerario fijo por el vapor norteamericano "Manuelita Rosas" que tenía su agencia postal en el local del "Telégrafo Marítimo", periódico dirigido por el Sr. Juan Buela, propietario de la "Sala de Comercio" (ver "1841 – Sala de Comercio Montevideana").

En 1860, bajo la administración de Don Prudencio Echeverriarza, se intenta una regularización del servicio de estafetas fluviales dando privilegio a los vapores "Pampero" (un viaje semanal entre Montevideo y Bs. Aires), "Montevideo" y "Menay" (puertos del Uruguay y Paraná con salidas alternadas cada 5 días).

Para 1864 se vuelve a reorganizar el servicio otorgando privilegio de paquete a los vapores "Salto" y "Tevere" que servían a Bs. Aires y a través de él a Rosario de Santa Fe, Paraná, Palmira y Carmelo. Por el puerto uruguayo de Yndependencia (actual Fray Bentos) se hacia el servicio postal para Mercedes, Gualeguaychu, Concepción del Uruguay, Concordia y Salto. Ambos vapores realizaban un viaje semanal saliendo de Montevideo el "Salto" los miércoles y el "Tevere" los domingos.

En 1867 y mediante los esfuerzos del administrador Don Alejandro Gutierrez el servicio fluvial es mejorado llegando a realizarse una salida diaria. El servicio a Bs.Aires se cubría con los vapores "Oriental" y "Zenovia" mientras que los puertos del Río Uruguay eran cubiertos con los vapores "Tevere", "Río de la Plata" y "Río Paraná".

En 1871, debido a la "Revolución de Aparicio" y a epidemias de fiebre amarilla el servicio postal fluvial fue prácticamente cancelado. En marzo de ese año se organizo un servicio de emergencia a cargo del cúter "General Garibaldi" que tuvo corta vida ya que debido a la terrible virulencia de la epidemia de fiebre amarilla el 31 de marzo el gobierno decreta el cerramiento de todos los puertos. El cierre sorprende en pleno viaje al "General Garibaldi" el cual debe regresar a Bs.Aires con sus valijas postales. El 26 de Mayo de 1871 se reestablece el servicio bajo rigurosas disposiciones sanitarias y el 2 de julio, a pedido de la junta de sanidad y coincidiendo con el fin de la revolución de Timoteo Aparicio, se decreta la reapertura de los puertos nacionales.

En Marzo de 1872 la reaparición de la fiebre amarilla determina la clausura de los puertos Argentinos, aunque por acuerdos entre las administraciones de Uruguay y Argentina el servicio continuo precariamente mediante el cutre "Guardia Nacional" hasta el 6 de junio de 1872 en que se decreta la reapertura de los puertos argentinos.

Otra problemática existente en las primeras épocas de la correspondencia fluvial era la permanente evasión de la renta postal ocasionada por la correspondencia que se transportaba en forma clandestina por las naves afectadas al servicio. Cuando la correspondencia clandestina era detectada por las autoridades postales se las franqueaba con sellos del país de origen y se cancelaban con matasellos del país de destino originándose con esta practica la existencia de sellos uruguayos cancelados con matasellos argentinos y viceversa. En las imágenes adjuntas se observan ambas situaciones. (Ref. 24)

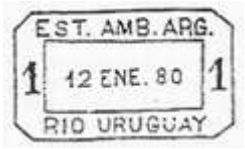
Para solucionar estos problemas, a principios de 1876 las autoridades uruguayas de correos solicitaron a las Cias "Mensajerias Fluviales" y "Compañía Salteña de Navegación a Vapor" establecer estafetas postales atendidas por funcionarios del correo en los diferentes vapores.

Debido a que este procedimiento afectaba la correspondencia recogida en las oficinas postales del vecino país, el 12 de septiembre de 1878 se cursa una nota a la Dirección de Correos y Telégrafos de Argentina haciéndole notar la conveniencia del establecimiento de las Estafetas ambulantes atendidas por funcionarios del correo sobre los vapores.

El 17 de septiembre de 1878 es aceptada la instalación de este servicio quedando el mismo a cargo de 3 empleados del correo argentino y 2 del uruguayo distribuidos a bordo de los vapores "Saturno", "Júpiter", "Silex", "Villa del Salto" y "Rio de la Plata" (También se mencionan a lo largo del tiempo: Cosmos, Apolo, Río Paraná, Villa del Salto, Meteoro, Diana y Tridente. En 1886 se incorporaron los modernos Venus y Eolo). Estos funcionarios llevaban tanto matasellos argentinos como uruguayos aplicando el del origen de la correspondencia.

En el año 1879 la empresa "Mensagerías Fluviales" del Sr. Saturnino Ribes absorbe a la "Compañía Uruguaya de Navegación a Vapor" monopolizando así el servicio fluvial sobre el Río Uruguay.

El servicio de estafetas fluviales empezó a funcionar con carácter provisorio hasta Agosto de 1881 en que se reglamenta el mismo mediante un convenio entre las administraciones de correos de ambos países que empezó a regir el 1 de enero de 1882. (Ref.21,24) Por el mismo funcionaban estafetas argentinas en los vapores "Cosmos" y "Rió de la Plata" y estafetas uruguayas en los vapores "Júpiter" y "Silex". Los estafeteros estaban provistos con valores postales de ambos países a efectos de poder franquear la correspondencia recibida a bordo con sellos del país de origen, por lo cual pueden hallarse sellos uruguayos cancelados con matasellos de estafetas argentinas y viceversa. Para sellar la documentación y cartas entregadas a ultima hora en el buque o durante la navegación, las estafetas argentinas comenzaron utilizando 4 fechadores rectangulares y numerados del 1 al 4; posteriormente fueron reemplazados con otros. En 1902 este convenio fue nuevamente reglamentado estableciendo diversas mejoras e incorporando el servicio de encomiendas.



Marcas utilizadas en Estafetas Ambulantes Fluviales Argentinas (Ref. 24 / C2)

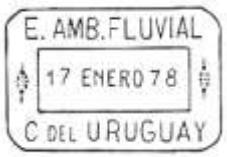
E. AMB. FLUVIAL – B.A R-P-S.F. Nº 2/3 Una vez establecidas las estafetas ambulantes fluviales la correspondencia conducida vía Buenos Aires para Carmelo, Palmira, Paraná y Rosario de Santa Fe era inutilizada sobre vapores con estafeteros argentinos mediante un matasello cuadrangular con el texto "E. AMB. FLUVIAL" arriba (Estafeta Ambulante Fluvial), fechador al centro y "B.A – R-P-S. F. Nº" abajo (Buenos Aires – Rosario – Paraná – Santa Fe). De este tipo se conocen con Nro. 2 y con Nro. 3.

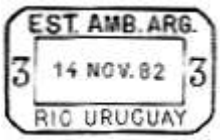
La marca puede aparecer tanto sobre la carta como cancelando el sello. Se utilizaba sobre el sello cuando el mismo no estaba cancelado con otra marca lo que normalmente sucedía cuando la carta se entregaba directamente en la estafeta del buque si pasar por otra oficina del correo. Como ya hemos expresado, y al igual que todas las marcas de esta categoría, puede encontrarse sobre cartas con sellos Argentinos o Uruguayos indistintamente.

Circulada de Fray Bentos a Paysandú el 23 Nov 1887. Sello uruguayo de 1866 cancelado con barras D-10 (Ag. U.Hora – Yndependencia) c/fechador E.Ambte BA. R. P. SF. Nro 2.

Entero postal Argentino circulado a Buenos Aires con fechador E.Ambte BA. R. P. SF. Nro 3 del 4 Jun de 1881. Tiene recepción del día 6 al dorso

Para las estafetas ambulantes fluviales atendidas por empleados del correo argentino en el servicio del Río Uruguay se utilizo un matasello similar con el texto "C. DEL URUGUAY" o "GUALEGUAYCHU" en la parte inferior

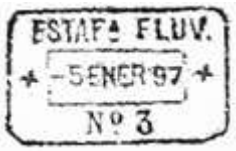


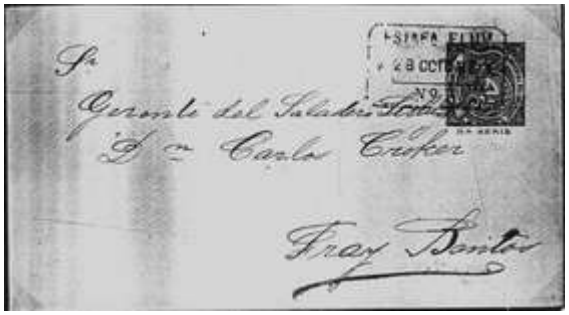


Al entrar en vigencia el convenio del 1 de enero de 1882 los estafeteros argentinos cambiaron el matasellos por otro con texto diferente y un nro. sobre los lados en lugar del ornamento. Este numero se correspondía a los vapores siendo 1 – Vapor "Cosmos"; 2 – Vapor "Río de la Plata"; 3 – Vapor "Río Uruguay".

Entero postal Uruguayo circulado de Paysandú a Montevideo el 31 de Enero de 1883 con fechador EST. AMB. ARG – RIO URUGUAY. Nro 1.

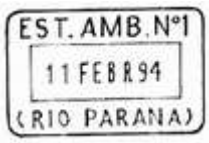
ESTAF[A] FLUV. Nº 3 – Este es otro fechador utilizado por estafeteros argentinos en buques que realizaban la carrera del Rio Uruguay y de la Plata. Se utilizo por lo menos desde 1884 a 1897 por lo menos. En lo que parece ser las primeras aplicaciones por el año 1884 existe con error de ortografía "FLUB." en lugar de "FLUV." . Para 1886 ya aparece con la ortografía correcta como se muestra en las imágenes aquí presentadas. (Ref. C2)





Entero postal Uruguayo circulado a Fray Bentos con fechador ESTAFA. FLUV. Nro 3 del 28 de octubre d 1886; recepción del día siguiente al dorso..

EST. AMB. Nº 1 (RIO PARANA) – Corresponde a estafeteros argentinos. Se pude observar por lo menos entre 1886 y 1894. En la imagen tenemos una tarjeta epistolar fechada en Yndependencia el 11 de Febrero de 1894 y circulada a Paysandú con echador de recepción del día siguiente.



EST. FLUVIAL Nº 5 - RIO URUGUAY – Corresponde a estafeteros argentinos. En la imagen tenemos un entero postal fechado en Nueva Palmira el 28 de Mayo de 1889 y circulada a Paysandú con echador de recepción del día siguiente. La marca de Est. Fluvial Nro. 5 también tiene fecha 28 de mayo.

ESTAFETA FLUVIAL Nº 1, 2, 3, 4, 6,7, 8, 9 y 11
Estas son marcas rectangulares con el texto "CORREO ARGENTINO" arriba, "ESTAFETA FLUVIAL N xx" abajo y fechador al centro entre 2 ornamentos. Sus dimensiones son de 40 x 26 mms. Por lo menos existieron los nros 1, 2, 3, 4,6, 7, 8, 9 y 11 y aplicadas entre 1891 y 1911.

ESTAFETA FLUVIAL Nº 1, 2, 5, 6, 10, 13 – Circular simple

Fechador circular simple de 27 mms de diámetro con texto "ESTAFETA FLUVIAL" arriba y "Nº xx" abajo. La fecha al centro en 2 líneas con un asterisco arriba se caracteriza por tener el año en cifras muy pequeñas y el mes abreviado casi siempre con 2 letras. La correspondiente al "Nº 1" tiene la particularidad de no tener el asterisco sobre la fecha. Existen con fechas invertidas. Por lo menos existen nros 1, 2, 5, 6, 10 y 13; aplicadas entre 1897 y 1904.

En la imagen sobre timbrado complementado con sello de 5 cts circulado e Montevideo a Bs. Aires; cancelado con fechador de ESTAFETA FLUVIAL Nº. 2 del 30 de diciembre de 1902 que se repite al frente. Al dorso recepción en Buenos Aires del día siguiente

ESTAF. FLUVIAL Nº 1, 7 – Circular doble

Fechador circular doble de 32 mms de diámetro con texto "ESTAF. FLUVIAL" arriba y "Nº xx" abajo con 2 asteriscos separando los textos; fecha al centro en 1 línea. Por lo menos existieron los nros 1 y 7 y aplicadas entre 1904 y 1909. Este fechador se aplico con tinta negra y violeta.

En la imagen tarjeta postal circulada a Buenos Aires; cancelado con fechador de ESTAF. FLUVIAL Nº. 7 del 18 de Septiembre de 1909.

ESTAF. FLUVIAL Nº 1– Circular doble

Fechador circular doble de 32 mms de diámetro. Muy similar al anterior pero con texto sin abreviatura "ESTAFETA FLUVIAL" arriba y "Nº xx" abajo con 2 asteriscos separando los textos; fecha al centro en 1 línea. El numero "1" también es algo distinto al anterior. Aplicado por lo menos en 1905.

ESTAFETA MONTEVIDEO Nº 1, 2 – Circular doble

Fechador circular doble de 33 mms de diámetro con texto "ESTAFETA MONTEVIDEO" arriba y "(Nº xx)"abajo; fecha al centro en 1 línea. Por lo menos existieron los nros 1 y 2, aplicadas entre 1910 y 1913. En este fechador el texto MONTEVIDEO, se refiere al nombre del buques donde operaba la estafetas y no a la ciudad de Mdeo.

En la imagen tarjeta postal circulada de Montevideo a Mar del Plata; sello cancelado con fechador de ESTAFETA MONTEVIDEO Nº. 1 del 18 de Marzo de 1912.Transito por Bs.Aires el 19 de Marzo (al dorso) y recepción en Mar del Plata del 20 de Marzo.

ESTAFETA PARANA Nº 2,7 – Circular doble

Similar a la anterior. Fechador circular doble de 33 mms de diámetro con texto "ESTAFETA PARANA" arriba y "(Nº xx)" abajo; fecha al centro en 1 línea. Por lo menos existieron los nros 2 y 7, aplicadas entre 1907 y 1912. En este fechador y el siguiente que es similar, los textos PARANA y URUGUAY se refieren a nombres de buques

En la imagen entero postal circulado de Salto a Paysandú; cancelado con fechador de ESTAFETA PARANA Nº. 2 del 12 de Marzo de 1912.

ESTAFETA URUGUAY Nº 1 y 4 – Circular doble

Similar a las anteriores. Fechador circular doble de 33 mms de diámetro con texto "ESTAFETA URUGUAY" arriba y "(Nº xx)" abajo; fecha al centro en 1 línea. Utilizada por lo menos de 1903 a 1908.

Nota: Existen otras marcas utilizadas por las estafetas ambulantes argentinas en diferente carreras pero al no haberlas observado sobre piezas o sellos uruguayos (hasta la fecha) no se han incluido en el presente trabajo.

COMPAÑÍA ARGENTINA DE NAVEGACION – NICOLAS MIHANOVICH

De este tipo de fechadores circulares dobles grandes, con 40 mms de diámetro existen para varios vapores de la Cia.: "Asunción", "Berlin", "Londres" y probablemente otros. La marca puede estar aplicada sola o con la de otras estafetas; se conocen de los vapores "Berlín" y "Londres" con la Estafeta Fluvial A-10. Los usos conocidos van de 1914 a 1924. Una lista (probablemente incompleta) de los vapores de esta cia. es la siguiente: Labrador, Viena, Triton, Londres, Madrid, Montevideo, Ciudad de Bs.Aires, Buenos Aires, Uruguayo, Ciudad de Montevideo, Montevideo, Berlín, Roma, Paris y Asunción.

Existen unas marcas muy similares pero pertenecientes a la "Compañía Uruguaya de Navegación" que se presentan mas adelante.

Marcas utilizadas en Estafetas Ambulantes Fluviales Uruguayas (Ref. 24 / C2)

ESTAFETA FLUVIAL entre Mercedes y Bocas del Yaguari - E-32 (Ref. 04 / C2)

Nota: En este caso, por tratarse de una estafeta muy particular, se mencionan todas las marcas conocidas que se utilizaron en la misma agrupadas en este ítem y ordenadas por fecha.

En el año 1861 la Administración General de Correos creo una línea postal fluvial que transportara la correspondencia conducida por lo vapores que surcaban el río Uruguay hasta la ciudad de Mercedes. El trasbordo de la correspondencia se realizaba en el paraje conocido como "Bocas del Yaguary" en la desembocadura del río Negro en el río Uruguay.

Este servicio fue inaugurado por el vaporcito “Río Negro” siendo sustituido en 1866 por las embarcaciones “Mercedes” y “Merceditas”. Por el año 1884 se designo para esta tarea al vapor “Cometa” de la conocida empresa “Mensajerías Fluviales”.

La existencia de este servicio se extendió hasta por lo menos 1904 (aunque hubo algunos periodos en que estuvo suspendido). La carta de fecha mas temprana conocida es del 29 de Agosto de 1884, circulada de Mercedes a Buenos Aires. En esta estafeta se utilizo un fechador de doble ovalo alargado y otro circular doble y además una cancelación de 12 barras con el código E-32 la cual se aplico a partir de 1883.

En la imagen sobre circulado de Mercedes a Suiza franqueado con una pareja del 5 cts de 1884 que están cancelados con el matasellos de barras E-32. En el sobre el fechador ovalado “Estafeta Fluvial de Correos entre Mercedes y Boca del Yaguary” con fecha 20 de Noviembre de 1885. Recepción de Locarno del 22 de Diciembre al dorso.

Tarjeta postal circulada a Montevideo en 1904. Franqueada con sello de 2 cts. cancelado con fechador circular de Montevideo de carteros. Presenta una marca doble ovalo de la Estafeta Fluvial entre Mercedes y Bocas del Yaguary con fecha 28 de octubre de 1904.

También se utilizo un fechador circular doble de 33 mms de diámetro con el mismo texto entre los círculos y con el código E-32 por encima y debajo de la fecha. Se conoce aplicado desde 1912 a 1915.

Finalmente, ya para 1915, aparece otro fechador circular doble, muy similar al anterior que se caracteriza por tener los caracteres mas grandes y que el código es solo “32” sin la letra “E”.

En la imagen tarjeta Epistolar de 3 Cts de 1912 dirigida a Mercedes; cancelada con fechador circular doble de Estafeta Fluvial 32 (sin la “E”) con fecha algo borrosa y tiene otro de recepción en Mercedes del 22 de septiembre de 1915.

Estafetas Fluviales en los buques de MENSAJERIAS FLUVIALES

Para las estafetas fluviales atendidas por correistas uruguayos se empleaban los matasello ovalado con el texto "MENSAGERIAS FLUVIALES" arriba, fechador al centro y la localidad debajo de tipo que se han descrito previamente cuando tratamos las "Mensagerías Fluviales". El del ejemplo corresponde a "SALTO" con fecha 10-Enero-78.

ESTAFETA F LUVIAL A-6, 7, 8 y 9 – Octogonal (Ref. C2)
Fechador octogonal ondulado doble de 27 mms de diámetro con texto "ESTAFETA FLUVIAL" arriba y "R. O. DEL U." abajo; fecha al centro en 1 línea y sobre los lados, en 2 pequeños rectángulos el código de la estafeta A y nro correspondiente. Utilizada por lo menos entre 1882 y 1903 (ultima fecha corresponde a la A-9).

En la imagen entero postal complementado con sello de 2 cts. circulado de Montevideo a Buenos Aires; cancelado con fechador de Sucursal Marítima A-1 de Montevideo del 15 de Mayo de 1886 y con fechador de ESTAFETA FLUVIAL A-6 del mismo día. Al dorso fechador de recepción en Bs.Aires del 16 de Mayo de 1886.

Tarjeta POSTAL de 2 Cts - Escudo Nacional - 2da. serie -1882 circulado de Paysandú a Montevideo. Viñeta cancelada con matasello fantasía Numeral 2 de Paysandú. Posee otras interesantes marcas: Letra "T" en circulo de transporte por ferrocarril; y fechador octogonal doble de ESTAFETA FLUVIAL A-7 fechado 11-Agosto-81; marca de 5 barras verticales (parcial) con letra "A" y fechador de entrega a DOMICILIO del día 13-Agosto-1882.

Matasellos BARRAS A-6, 7, 8 y 9 (Ref. C2)
En 1883 se pusieron en uso los matasellos ovalados con 12 barras y el código de sucursal con letra y numero en la parte central. También se utilizaron en las estafetas fluviales con los siguientes códigos:

A-6 Al parecer se utilizo poco tiempo como Estafeta Fluvial ya que para 1895 aparece como Estafeta Ambulante del F.C.C.U – Ramal a Minas (la línea férrea llego a Minas en 1889).
A-7 Carrera a Buenos Aires y litoral del Río Uruguay hasta el Salto.
A-8 Ídem
A-9 Ídem

En imagen pieza circulada de Montevideo a Burdeos - Francia en 1884. Sellos cancelados con el matasellos de barras A-8. Con fechador octogonal de Sucursal Cordón (18-Febrero-1884) y otro circular de recepción en Bordeaux (1-Marzo-1884).

ESTAFETA FLUVIAL A-66

De esta estafeta únicamente he visto referencia a una carta con transito de Palmira a Dolores el 6 de Noviembre de 1884. Podría tratarse de una estafeta que duro poco tiempo o uso ocasional. El código A-66 para 1895 aparece asignado a una Agencia Vecinal en Mdeo (calle Lavalleja esquina Gaboto). Las marcas son un fechador octogonal ondulado y una cancelación de 12 barras.

ESTAFETA FLUVIAL A-7, 53 – Circular doble tipo hebilla. (Ref. C2)

Desde 1900 y hasta por lo menos 1908 se utilizaron para las estafetas A-7 y A-53 fechadores circulares dobles de 29 mms de diámetro con el código de sucursal sobre los lados dentro de 2 pequeños rectángulos. El texto arriba dice "ESTAFETA FLUVIAL" y abajo "R.O. DEL U" para la A-7 y "R.O. DEL URUGUAY" para la A-53.

En la imagen a izquierda. interesante tarjeta postal circulada de Salto Oriental a Suiza, Franqueada con 3 sellos de la emisión de 1900 (uno al frente) cancelados con matasellos de barras B-44. Con fechador ESTAFETA FLUVIAL A-53 del 27de Julio de 1904, otro de transito por Montevideo del 29 de Julio y recepción en Bienne del 23 de Agosto.

La imagen de la derecha corresponde a una tarjeta postal circulada a Montevideo a la que se le aplico una multa de Tasa de 4 cts por carecer de los sellos de franqueo. Tiene un fechador de ESTAFETA FLUVIAL A-7 del dia 10 de Abril de 1904.

ESTAFETA FLUVIAL A-9 – Circular doble. (Ref. C2)

Para la estafeta A-9 se uso por lo menos entre 1902 y 1914 un fechador circular doble de 32 mms de diámetro con el texto "ESTAFETA FLUVIAL – REP. O. DEL URUGUAY" y la fecha al centro: El identificador A-9 ubicado bajo la fecha en la parte central.

ESTAFETA FLUVIAL A-11 / A-24 – Circular doble

Fechadores circulares dobles con texto "ESTAFETA FLUVIAL" arriba y "R. O. DEL URUGUAY" abajo separados por 2 pequeñas marcas. El código A-11 o 24 se encuentra en las áreas libres por encima y debajo de la fecha. La A-11 es un poco mayor, con 32 mms de diámetro y las letras mas grandes; se conoce utilizada en 1928. La A-24 tiene 30 mms de diámetro y los caracteres son algo mas chicos; fue utilizada por lo menos en 1911 con este formato.

ESTAFETA FLUVIAL A-10, 11, 24 – Circular doble con líneas (Ref. C2)

Aproximadamente para 1910 aparecen las estafetas fluviales A-10, A-11 y A-24 en la carrera a Buenos Aires y litoral del Rio Uruguay. Las mismas utilizaron un fechador circular doble de 31 mms de diámetro con el texto "ESTAFETA FLUVIAL" arriba y "R.O. DEL URUGUAY" abajo separados por 2 pequeñas marcas tipo trébol de 4 hojas. Fecha al centro entre 2 líneas paralelas que tocan el circulo central y por encima y debajo de dichas líneas el código de la estafeta A-10, A-11 o A-24. Se utilizaron por lo menos hasta 1924.

A-11: En 1923 operaba en el vapor "Gral. Artigas" antes "Cabo Santa Maria" de la Cia. Hamburgo – Sud Americana.

En la imagen tarjeta postal fechada en la estancia "San Jorge" (Dpto. de Río Negro)el 9 de septiembre de 1918 y circulada a Montevideo. Cancelada con fechador de Estafeta Ambulante de Ferrocarril del día 13 y con fechador de ESTAFETA FLUVIAL A-10 del mismo día.

ESTAFETA FLUVIAL Boca de San Salvador E-44 – Circular (Ref. C2)

Este fechador circular doble habría sido utilizado entre 1903 y 1912. Es muy rara sobre carta completa; también existe en sellos sueltos y en un fragmento que perteneció a la colección Hoffmann. El código E-44 se encuentra en las áreas libres por encima y debajo de la fecha .

En el mapa a la izquierda se observa la desembocadura del Río San Salvador en el Uruguay y puede apreciarse que seguramente esta estafeta estaba destinada al transporte del correo hasta el puerto de Dolores (o "Salvador" en la época).

En la imagen se aprecia una rara tarjeta postal circulada en 1909 de Dolores a Montevideo. Los sellos están cancelados con barra E-29 de la agencia de Dolores y tiene el fechador de Estafeta Fluvial E-44 del día 19 de septiembre de 1904. Además tiene un fechador de Carteros de Montevideo del día siguiente.

ESTAFETA AMBTE A-46 – Circular doble

Fechador circular doble de 30 mms de diámetro; texto "ESTAFETA AMBTE " arriba y "R. O. DEL URUGUAY" abajo, separados por do pequeñas marcas tipo asteriscos cruces. El código A-46 se encuentra en las áreas libres por encima y debajo de la fecha . Fue utilizada por lo menos entre 1912 y 1913 con este formato.

ESTAFETA AMBULANTE 31 – Circular doble. (Ref. C2)

Fechador circular doble de 30 mms de diámetro que se caracteriza por el texto "ESTAFETA AMBULANTE – REP. O. DEL URUGUAY" (en vez de Estafeta Fluvial) y la fecha al centro con una línea horizontal arriba y el nro "31" con grandes caracteres abajo. Utilizada por lo menos entre 1914 y 1937. Se conoce que esta estafeta estuvo en el vapor "Ciudad de Corrientes" en 1922 y en el "Ciudad de Salto" en 1937.

En la imagen pieza circulada entre Montevideo y EE.UU transportada por el vapor Ciudad de Salto. Franqueado con 2 sellos Zorrilla de 7 cts cancelados con fechador circular doble de Estafeta Ambulante Nro. 31 con fecha 3 de julio de 1937. Posee además gomígrafo circular en color violeta correspondiente al Vapor CIUDAD DEL SALTO con misma fecha.

ESTAFETA AMBULANTE 33 – Circular doble. (Ref. C2)

Similar a la anterior pero de mayor tamaño tanto el diámetro, que es de 35 mms, como los caracteres que son notoriamente mas grandes. Utilizado por lo menos entre 1916 y 1925.

ESTAFETA FLUVIAL 32 – Circular doble.

Dos círculos concéntricos con 32 mms de diametro. Entre los círculos y con letras grandes "ESTAFETA FLUVIAL – R. O. DEL URUGUAY". Fechador al centro y bajo el mismo el identificador 32. Utilizada por lo menos entre 1919 y 1920

AGENTE POSTAL EMBARCADO Nº 13 y 23 – Circular doble

Fechador de 32 mms de diámetro; entre círculos c/letras grandes "AGENTE POSTAL EMBARCADO (Nº 13 o 23)" con 2 pequeñas marcas tipo tréboles de 4 hojas a los lados del nro. Fechador al centro en una sola línea. Aplicadas por lo menos de 1914 a 1922.

En la imagen se observa una tarjeta postal circulada a Montevideo con el sello cancelados con fechador circular doble de Agente Postal Embarcado con nro. ilegible del día 12 de febrero de 1915.

COMPAÑÍA URUGUAYA DE NAVEGACIÓN Lda – MONTEVIDEO

Esos fechadores de gran tamaño (40/45mms) que se utilizaron en buques de la Cia Uruguaya de Navegación son similares a los de Cia ARGENTINA DE NAVEGACION de NICOLAS MIHANOVICH presentados anteriormente. Junto con los fechadores existieron algunas marcas administrativas de la Cia. que pueden aparecer en diferentes documentos. Se trata de marcas bastante escasas que pueden encontrase en correo entre Mdeo y Buenos Aires o con destinos internacionales.

Estafeta Fluvial Ambulante en el Vapor “Ciudad de Salto” (Ref.17)

En el Vapor “Ciudad de Salto”, de bandera nacional, existía una Agencia de Correos fluvial flotante que realizaba sus servicios en carácter de Oficina de Ultima Hora por lo cual correspondía el pago de un doble franqueo. La correspondencia se cancelaba con una marca circular doble concéntrica, con fechador al centro entre 2 líneas paralelas y el texto VAPOR - CIUDAD DE SALTO. Entre los bordes el texto COMPAÑÍA URUGUAYA DE NAVEGACION Lda. - MONTEVIDEO. Este fechador habría sido utilizada desde 1937 aunque oficialmente la estafeta fue autorizada el 14 de Junio de 1939 y el fechador sustituido por otro tal como indicaba el decreto de autorización. La estafeta opero hasta los años 50 cuando la motonave dejo de funcionar. En la carta presentada anteriormente con la estafeta ambulante E-31 se puede observar una aplicación de este fechador en color violeta.

Algunas marcas privadas de los vapores que en algunas oportunidades se aplicaban junto con las del Correo:

Aplicada junto con Est. Ambte. 31 en 1922.

Administrativa; Factura de la Cia. Uruguaya

D – Sucursales y Agencias del Correo

Marcas de Oficina Postal en el puerto de Montevideo

1855 - Sucursal Marítima con Sol completo en negativo

Marca circular tipo medallón en negativo de 33 mms de diámetro, color negro de fondo. Con texto “CORREO - SUCURSAL MARÍTIMA” contra los bordes y un Sol completo al centro. Solamente la he visto aplicada sobre fragmentos y sin fechas; algunas marcas similares fueron utilizadas en el entorno del año 1850 (ver en “Primeras Marcas de uso Marítimo y Fluvial”). Puede tratarse de una marca para lacre.

1873 – Matasellos de Barras con letra A (4 tipos)

En 1873, en fecha muy próxima a la eliminación de las estafetas consulares extranjeras en Montevideo, se comienzan a utilizar 4 nuevos tipos de matasellos de barras deferentes pero todos con la letra “A” al centro. Al no encontrar ninguna información referente a los mismos he recopilado todas las piezas que han aparecido en diferentes catálogos, colecciones, ventas, etc. (por supuesto sus imágenes) y al estudiar las mismas se observa que casi todas las piezas canceladas con estas marcas son de correo de ultramar circuladas a distintas ciudades de Europa; unas pocas son circuladas por correo fluvial de Montevideo a Mercedes.

Esto parece indicar que estas cancelaciones aplico en la Sucursal Marítima o en alguna oficina del Correo Central que recibía las cartas con destino de ultramar y/o fluvial. Debido a que su utilización fue “mezclada” en las diferentes líneas (paquebotes Ingleses, Franceses e Italianos) puede suponerse que se utilizaron para distintos turnos o funcionarios. Las mas raras de encontrar son las de tipo “araña”. Debido a estas consideraciones es que considero estas maracas como de uso marítimo.

Tipo I) Circulado a Génova – Fechado 2 de Enero de 1874

Tipo II) Circulado a Francia – Fecha 27 de Octubre 1873

Tipo III) Circulado a Bs.As. – Fechado 6 de Abril de 1875

Tipo IV) Circulado a Francia – Fecha 20 Noviembre 1873

1878 – Barras 51 – Sucursal Marítima Puerto de Montevideo

Al crearse los matasellos de barras en el año 1866 el Nro. 51 se asigna a la Sucursal Marítima del Puerto de Montevideo; posteriormente este nro se readjudica y para 1895 ya aparece asignado a una Agencia Vecinal en la calle Juan D. Jackson. En la imagen siguiente se puede ver un ejemplo de aplicación de este matasellos junto con el fechador octogonal.

La primera fecha conocida es en carta dirigida a EE.UU el 23 de diciembre de 1878.

1878 – Octogonal ondulado – Sucursal Marítima Montevideo (Tipo I)

Fechador octogonal con la fecha al centro entre 2 trazos horizontales. Texto "Sucursal Marítima" arriba y "Montevideo" abajo con 2 pequeñas marcas tipo asteriscos entre las palabras. Primera fecha de uso conocido: 12 enero de 1878. Utilizada por lo menos hasta Marzo de 1884.

En imagen, Entero Postal complementado circulado por correo trasatlántico entre Uruguay e Italia a través de estafeta consular Italiana en Montevideo. En el sobre se estampo la marca "Coi Bastim. Mercant." y un gran nro 8 manuscrito. Franqueada con combinación de sellos Uruguayos e Italianos: Cifra ornamentada de 10 cts. cancelada con matasellos de barras Nro 51 y fechador octogonal doble de Sucursal Marítima de Mdeo del 8 de Abril de 1879. Complementado con sellos de Tasa Italiano cancelados con fechadores circular.

1883 - Matasellos de Barras con letras y números

En 1883 se pusieron en uso los matasellos ovalados con 12 barras y el código de sucursal en la parte central. Por supuesto también se utilizaron en las sucursales marítimas y eran los siguientes:

A-1 Sucursal Marítima en la rambla de Mdeo. Correo especial con oficina central y U.Hora con exterior y litoral del Uruguay

A-57 Agencia Bolsa de Comercio. Correo de U.Hora y Sucursal Marítima. De este existen 2 tipos que se diferencian principalmente por el ancho del ovalo y el grosor de los números. El 2do tipo (el mas fino) fue utilizado a partir de 1902.

1885 – Octogonal ondulado A-1 – Sucursal Marítima Montevideo (Tipo II)

Fechador octogonal ondulado doble. Entre los bordes y con letras pequeñas "SUCURSAL MARITIMA – MONTEVIDEO". Fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de sucursal A – 1 con caracteres mucho mas grandes. Se conoce aplicado desde 1885.

En imagen, carta circulada de Montevideo a Río de Janeiro en 1885. Franqueada con sellos cifras ornamentadas de 1 y 5 cts cancelados con fechador octogonal ondulado de SUCURSAL MARITIMA A-1 con fecha 28 de febrero de 1885.

1888 – Octogonal ondulado A-1 – Sucursal Marítima Montevideo (Tipo III)

Similar a la anterior pero con texto abreviado y las letras mas grandes. Texto entre los bordes "S$^{AL.}$ MARITIMA – MONTEVIDEO"; fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de sucursal A – 1. El formato algo mayor: 24 mms. Se conoce de 1888 a 1892.

En imagen, Entero Postal de 2 Cts - 1887. Circulada de Río Negro a Strasbourg - Inglaterra en 1889. Anotado en el frente "Por Portugal". Cancelado con matasello de barras "D" de Río Negro desde donde se realizo el encaminamiento por vía Fluvial y con fechador octogonal de SUCURSAL MARITIMA A-1 de Montevideo con fecha 6 de enero de 1881. Marcas circulares de transito y recepción del 28 de enero de 1889.

1891 – Octogonal ondulado A-1 – Sucursal Marítima Montevideo (Tipo IV)

Similar a las anteriores, cambia el texto abreviado a "S$^{AL.}$ MARITIMA – MONTEVIDEO" y el formato de las letras es distinto; fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de sucursal A – 1. Se conoce en 1891 y 1892.

1893 – Circular A-1 – Sucursal Marítima Ultima Hora (I)
Fechador circular doble "ULTIMA HORA" en oficina del Puerto de Montevideo. En carta de Montevideo a Buenos Aires del 20 de Octubre de 1893.

1894 - Agencia Marítima de Última Hora A-57
La agencia A-57 que se encontraba en la Bolsa de Comercio, en las cercanías del puerto, cumplía funciones de correo de ultima hora y Sucursal Marítima. Esta marca oval tipo "hebilla" con texto "CORREO" arriba, "AG^{A} – UH - MONT^{O}" en la parte inferior y fechador al centro se aplicaba a correspondencia que iba fuera de valija por haber sido impostada tarde.

1895 – Circular A-1 – Sucursal Marítima
Fechador circular doble de 30 mms de diámetro. Entre los bordes y con letras grandes "SUCUR^{L} MARITIMA – A1 – MONTEVIDEO". Fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de sucursal A – 1. Se conoce aplicado entre 1895 y 1897.

1895 – Circular A – Agente Marítimo
Fechador circular doble de 30 mms de diámetro. Entre los bordes y con letras grandes "AGENTE MARITIMO – A1 – CORREO MONTEVIDEO". Fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de sucursal A. Existe solo una referencia del mismo que lo menciona en Diciembre de 1895.

1898 – Agencia Marítima de Última Hora A-57
fechador doble circulo de 26 mm de diámetro, arriba "**CORREO**"a los costados "A57" y abajo "**AG. ULTIMA H. BOLSA DE COMER.".** Esta oficina estaba destinada a la correspondencia "Fuera de hora", ya que se encontraba muy cerca de la capitanía del Puerto que era donde se despachaba la correspondencia para los barcos.

1902 – Circular A-1 – Sucursal Marítima Ultima Hora (II)
Fechador circular doble "CORREO ULTIMA HORA" de 31 mms de diámetro. Se utilizo en oficina del Puerto de Montevideo por lo menos en al año 1902.

1902 – Circular A-57 - Agencia Marítima de Última Hora
Dos círculos concéntricos con 31 mms de diámetro. Entre los círculos y con letras grandes "MONTEVIDEO URUGUAY – AGENCIA MARITIMA (U.H.)". Fechador al centro y debajo del mismo código de Sucursal: A-57. Utilizado por lo menos de 1902 a 1905.

En imagen, Tarjeta Postal circulada de Montevideo a Francia; franqueada con un par de sellos cancelados con fechador circular doble la la Agencia Maritima A-57 de Ultima Hora en Montevideo el cual esta fechado 11 de julio de 1903. Posee otro fechador circular de recepción con fecha 22 Agosto 1903.

1905 - Agente Marítimo de Montevideo (I)

Doble ovalo alargado de 35 x 17 mms. Entre los bordes texto "DIRECCION G. DE CORREOS – AGENTE MARITIMO – MONTEVIDEO" . Esta marca es una de las que presenta Lee en su obra (Ref. 01) y de allí la toma A.Fita y vuelve a ser referida en la Rev. Uruguay Filatélico. (Ref. 28). Solamente la he observado en fragmentos sueltos; nunca en carta completa. Aplicada con tinta negra o rojo lacre.

1923 - Agente Marítimo de Montevideo (II)

Fechador circular doble de 28 mms de diámetro; entre los bordes y con letras grandes "AGENTE MARITIMO MONTEVIDEO". Fechador al centro entre 2 líneas paralelas unidas al borde exterior; el espacio entre dichas líneas paralelas y el circulo interior rellenado con 7 barras verticales gruesas. Se conoce aplicado de 1923 a 1928 en diferentes vapores, todas las cartas con destinos a ciudades Europeas.

1937 - Agencia Marítima

Fechador circular simple de 30 mms de diámetro; sobre el borde texto "AGENCIA MARITIMA CORREOS DEL URUGUAY" separados por 2 pequeñas marcas. Fechador al centro entre 2 líneas paralelas que sobre la mitad de las mismas tienen un adorno similar a u sol naciente. Se conoce en cartas circuladas de Montevideo a Buenos Aires entre 1937 y 1944.

1946 - Suc. Marítima – Circular Doble

Fechador circular doble de 30 mms de diámetro; entre los bordes texto "CORREOS DEL URUGUAY – SUC. MARITIMA". Fechador al centro en una sola línea. Se conoce en cartas circuladas desde Montevideo a Europa y Buenos Aires entre 1946 y 1959. Es raro de observar.

1948 – Certificación de RECOMENDADAS de SUC. MARITIMA

Aproximadamente para 1948 se comenzó a utilizar una marca para registro de correspondencia recomendada de forma rectangular con un espacio donde se asienta el numero de control de la certificación.

1964 - Enc. Marit. Turno A/B – Circular Simple

Fechador circular de 30 mms; sobre el borde texto "R. O. Del URUGUAY – CORREOS" arriba y "ENC. MARIT. TURNO A" abajo. Existen turnos A y B; el texto abreviado significa "Encargado Marítimo". El fechador al centro en una sola línea. Se conoce en cartas circuladas al exterior y al interior de la Republica entre 1964 y 1985 pero son escasas.

Junto con estos fechadores aunque en el reverso del sobre, en algunos casos se aplico una marca circular doble, de mayor tamaño con 37 mms de diámetro y sin fecha, que al centro dice "ENC. Y CAMBIO MARÍTIMO"

1966 - Suc. Marítima – Circular Simple

Fechador circular simple de 30 mms de diámetro; sobre el borde texto "R. O. Del URUGUAY – CORREOS – SUC. MARITIMA". Fechador al centro en una sola línea. Se conoce en cartas circuladas al exterior y al interior de la Republica entre 1966 y 1986.

1986 - Cambio. Marítimo – Circular Simple

Fechador circular simple de 30 mms de diámetro; sobre el borde texto "R. O. Del URUGUAY – CORREOS" arriba y "CAMBIO MARITIMO" abajo. Fechador al centro en una sola línea. Se conoce en cartas circuladas al interior de la Republica en 1986. Este fechador junto con a marca previamente mencionada, son los únicos que tienen el texto "Cambio Marítimo"; por el momento queda pendiente la averiguación de su significado.

Las marcas anteriores fueron utilizadas en la Oficina Postal en el puerto de Montevideo y fueron aplicadas tanto a las piezas postales expedidas a los puertos de ultramar como a la correspondencia dirigida por vía fluvial a los puertos del Río de la Plata, Uruguay y Paraná.

Marcas de Oficinas Postales en puertos o ciudades del Litoral y Atlántico

PAYSANDÚ – Sucursal Pueblo Guaviyu – C-1

La Sucursal Pueblo Guaviyú a la cual corresponde el código C-1, operaba vía estafetas fluviales por lo tanto existen cartas cursadas al exterior directamente desde la misma; lógicamente también hay cartas desde/hacia cualquier otra sucursal del correo.

Se utilizo un matasellos de 12 barras C-1 de 1883, un fechador octogonal ondulado (1887 a 1905) y un fechador circular doble tipo hebilla C-1 (fines de 1904).

PAYSANDÚ - Matasellos barras C-2

Con el formato de 12 barras de 1883. Agencia Fluvial de Ultima Hora en el puerto de Paysandú. Transporte de correspondencia vía estafetas fluviales y ferrocarril Paso de los Toros hasta Salto; estaba instalada en el comercio de B.Quijano & Cia. Se utilizo desde 1883 hasta por lo menos 1938. En la imagen a la derecha se observa un fragmento circulado a Buenos Aires donde el sello fue cancelado con la marca particular del agente siendo esta una de las raras piezas en que consta como algunas veces los agentes hacían la cancelación sin utilizarse las marcas del correo.

PAYSANDÚ – Fechador octogonal ondulado C-2

Fechador octogonal ondulado doble. Entre los bordes y con letras grandes "AG[A.] MARITIMA – PAYSANDU". Fechador al centro en una línea y sobre los lados, dentro de 2 pequeños rectángulos, el código de la sucursal C – 2. Se conoce utilizado por lo menos en 1886 o que significa que su aplicación fue combinada con el de barras descrito previamente.

PAYSANDÚ –C-16

Operaba igual que a C-2 realizando servicio de Ultima Hora via Estafetas Fluvial y ferrocarril. Era la 2da agencia.

COLONIA – Barras F-2

Cancelación de ovalo con 12 barras con código F-2 que corresponde a agencia en ciudad de Colonia . Aparece en cartas de Colonia a Montevideo y Buenos Aires entre 1899 y 1915.

COLONIA – F-13 Agencia pueblo Nueva Palmira. Via estafetas fluviales .

COLONIA – F-24 Agencia Ultima Hora pueblo Nueva Palmira. Via estafetas fluviales .

COLONIA – F-37 Agencia Puerto del Rosario; al parecer por 1895 se traslado a puntas del arroyo Rosario Para 1920 la F-35 era la que correspoondia a Puerto del Rosario.

COLONIA – Puerto Sauce F -44

Puerto situado en las orillas del Plata muy cerca de la desembocadura del arroyo Rosario en el mismo. La agencia tenia el código F-44. Existen pocas referencias al mismo. Se utilizo una matasellos de 12 barras F-44; un fechador circular doble tipo hebilla de 28 mms de diámetro (carta dirigida a Montevideo del 4 de octubre de 1901) y un fechador circular doble de 31 mms de diámetro con el código por encima y debajo de la f echa (carta del 25-8-1908).

COLONIA – Barras F-47

Cancelación de ovalo con 12 barras con código F-47. Aparece en carta de Colonia a Buenos Aires del 24 de Julio de 1901 por estafeta en vapor “Luna”; en 1923 pasa al trasbordador “Río Branco” y en 1925 al vapor “Labrador”. Siempre en correo de Colonia a Buenos Aires.

RIO NEGRO – Barras D

Cancelación de ovalo con 8 barras y letra “D” correspondiente a la Admin. Dptal de Río Negro desde donde se encaminaba la correspondencia vía Estafetas Fluviales.

ROCHA – Puerto de la Paloma – M-29

Puerto atlántico situado en el cabo Santa Maria, en el balneario “La Paloma”; en dicho puerto existía una terminal ferroviaria con la correspondiente estación. La agencia tiene el código M-29 y en la misma se utilizo una matasellos de 12 barras M-29 que se caracteriza por ser muy chico; en realidad se trata de uno de los menores matasellos de este tipo que aplico el correo. También se utilizaron varios fechadores diferentes; el mas particular es el tipo herradura de uso en estaciones ferroviarias.

Tipo herradura.
Fechas: 1921 a 1933

Texto completo.
Fechas: 1935 a 1939

Texto completo.
Fechas: 1947 a 1947

Circular simple.
Fechas: 1958 a 1964

Circular con barras
Fechas: 1973 a 1977

Circular simple
Fechas: 1980 a 1982

También existe un fechador circular “M – RESERVA DE LA MARINA”, utilizado para correo militar, que corresponde al Apostadero Naval de “La Paloma”. Este es poco común y se conoce sobre fragmento de Enero de 1943.

SALTO – B14 Agencia de Ultima Hora en Ciudad de Salto. Via estafeta luviales y Paso de los Toros.

SORIANO - E Admnistracion departamental de Soriano en Mercedes. Via San Jose y estafetas fluviales en combinacion por vapor con la estafeta bocas del Yagurai (E-32)

SORIANO – E-17 Sucursal Villa Soriano. Via estafetas fluviales .

SORIANO – E-18 Agencia Ultima Hora Villa Soriano. Via estafetas fluviales .

SORIANO – E-22 Agencia Ultima Hora Mercedes. Via estafetas fluviales .

SORIANO – E-30 Agencia Ultima Hora Mercedes. Via estafetas fluviales .

Nota: En 1918 el Correo tenia un vapor propio que se llamaba “Correo del Uruguay” y cumplía funciones de transporte de correspondencia. Existen referencia a actividad del mismo durante una huelga portuario cubriendo incluso servicios de buques Argentinos. En 1920 fue retirado de servicio y vendido.

E – Marcas Posteadas a Bordo (Paquebot)

Se conocen como de Paquebot las marcas postales aplicadas a la correspondencia depositada en buques extranjeros que hacen escala en puertos Nacionales. (Ref. 10)

Los pasajeros y la tripulación de los buques utilizan normalmente la “Sucursal Marítima”, oficina postal establecida por el correo dentro del recinto portuario o muy próximo al mismo, desde donde franquean directamente su correspondencia por los procedimientos normales.

Sin embargo, en la mayoría de los casos, también es posible depositarse la correspondencia dentro del propio buque y la misma será posteriormente encaminada por la administración postal del país en el cual el buque hace escala sin cobrarse ninguna tasa adicional aun cuando dicha correspondencia este franqueada con sellos extranjeros ya sea del país al cual pertenece o depende el buque o del país en que este realizo su ultima escala.

Este procedimiento para cartas entregadas a bordo de cualquier buque que no disponga de estafeta postal oficialmente reconocida, esta avalado por estatutos especiales muy antiguos reglamentados y aprobados en las conferencias de la UPU de 1891 (Viena) y 1896 (Washington).

En dichas conferencias se establece y legaliza las normas que serán de aplicación a este tipo de correspondencia. Siendo el idioma oficial de la UPU el francés, se utilizó para designarla la palabra "Paquebot" equivalente a la inglesa "Packet Boat", es decir barco correo.

No obstante esto último, se señalaba que podían usarse palabras equivalentes al término francés, con lo cual y a lo largo de los años fueron surgiendo, en algunos países, palabras como: Navire, Navir, Packet Boat, Paquete, Paquebote, Buzón-Vapor, Bateau, Steamboat, Schief-brief y otras, todas ellas consideradas iguales al término originario.

En este aspecto en el congreso de la UPU de 1974 (Lausana) se establece en el artículo 26:

1. “Los envíos depositados a borde de un navío durante el estacionamiento entre los 2 puntos extremos del recorrido o en una de las escalas intermedias deberán ser franqueados por medio de sellos postales y según la tarifa del país en cuyas aguas se hallare el envío”.
2. “Si el deposito a borde se efectuase en alta mar, los envíos podrán ser franqueados, salvo acuerdo especial entre las Administraciones interesadas, por medio de sellos postales y según la tarifa del país al que pertenezca o del que dependa el navío. Los envíos franqueados en esas condiciones deberán ser entregados a la oficina de Correos de la escala lo mas pronto posible depuse de la llegada del barco”.

A la correspondencia franqueada en estas condiciones normalmente en el propio buque se le aplican fuera de los sellos postales marcas especiales con leyendas tales como “Paquebot”, “Posted at Sea”, “Paquebot Mail”, “Posted at High Sea” y nombre del barco, empresa o compañía naviera, fecha de entregada u otras indicaciones.

Posteriormente al ser entregadas por el responsable en la oficina postal en tierra son inutilizadas con los correspondientes matasellos que generalmente incluyen la fecha y la leyenda “Paquebot”. Desde allí son encaminadas hacia su destino a través de las vías normales pudiendo ser agregados otros signos postales durante el trayecto. El particular auge de este tipo de marcas tuvo lugar durante el primer tercio del siglo XIX cuando el transporte de viajeros entre continentes e incluso entre países de uno solo se efectuaba por mar. Su frecuente uso durará hasta finalizada la II Guerra Mundial, cuando el transporte aéreo cobra un auge extraordinario.

Pieza franqueada desde buque (Estaunidense) con sello Uruguayos (por ser el país al cual pertenece o depende el buque o el país en que este realizo su ultima escala) cancelado con matasellos circular con el texto "POSTED ON HIGH SEAS"; otro fechador circular PAQUEBOT con fecha 8 de Enero 1922 y una marca de barras ovalada algo borrosa.

Pieza franqueada desde buque (al parecer Argentino) con sello Uruguayo (por ser el país al cual pertenece o depende el buque o el país en que este realizo su ultima escala) cancelado con matasellos ovalado de barras con Nro. 1; en el sobre fechador circular BUENOS IRES - SEA POST con fecha Diciembre de 1925 y un gomígrafo PAQUEBOT en color rojo.

F – Marcas varias relacionadas con aspectos Marítimos y Fluviales

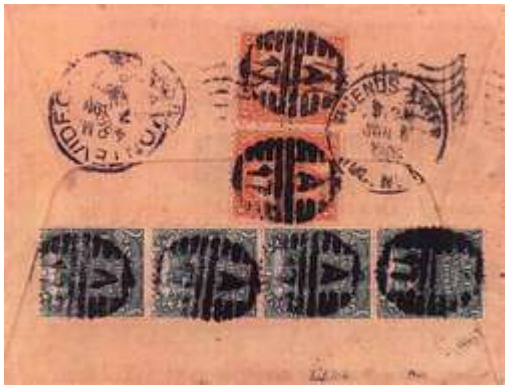
1886/1929 – Correspondencia desinfectada e Isla de Flores (Ref.25)

Debido a la epidemia de cólera que se extendió por Europa en 1884 se realizaron convenios entre los Correos de Argentina y Uruguay para la fumigación del servicio postal. Un farmacéutico de Montevideo (de apellido Paccard) propuso la construcción e instalación de un aparato fumigador denominado Auto-clave que fue aprobada por el Gobierno según un decreto expedido por el Presidente Tajes y refrendado por su ministro de gobierno, Dr. José P. Ramírez el 10 de diciembre de 1866. Las cartas desinfectadas con el aparato esterilizador debían ser señaladas con esta marca postal. Es de destacar que no se conoce correspondencia con esta marca postal aplicada aunque si marcas sueltas sobre pequeños fragmentos de papel. Por otra parte el 3 de diciembre de 1888 se crea la sucursal A-17 en la Isla de Flores para permitir el intercambio postal con las personas sometidas a cuarentena en dicha isla. Para esta agencia existieron varios formatos de fechadores y una cancelación de 12 barras. La agencia opero hasta el 26 de diciembre de 1929 en que fue clausurado el lazareto; a partir de allí fue trasladada a Comercio y Rivera.

Los dos fechadores que tienen el código "A 17" abajo se diferencian en que uno de ellos tiene rota la letra "S" de "ISLA" que parece un "3". El ultimo de ellos es con fecha posterior a la clausura del lazareto por lo cual su aplicación debe haber sido en la Agencia Vecinal de Comercio y Rivera.

Frente y dorso de pieza circulada desde la Isla de Flores a Dinamarca - Copenhague. Sellos cancelados con matasellos de barras A-17 y otro circular poco legible de transito en Mdeo . Fechador octogonal doble del Lazareto en Isla de Flores A-17 del 10 de Junio de 1894 al frente y al dorso.

Frente de pieza circulada desde la Isla de Flores a EE.UU. Sellos cancelados con matasellos de barras A-17. Fechador circular doble del Lazareto en Isla de Flores A-17 del 12 de Marzo de 1902 y otro de transito en Mdeo del mismo dia.



Frente y dorso respectivamente de pieza circulada desde la Isla de Flores a Bs.Aires. Con fechador circular doble del Lazareto en Isla de Flores A-17 del día 6 de Junio de 1906. Sellos al dorso cancelados con matasellos de barras A-17. Marca de transito en Mdeo del día 7 y recepción en Buenos Aires del día 8.

Matasellos Parlantes:

1929/02/23 – Día del Faro (Ref.23)

El mismo habría sido utilizado durante la Semana Marítima celebrada entre el 23 y 28 de febrero de 1929. En esta semana el día martes 26 de Febrero fue celebrado como el "Día del Faro", destinado a homenajear a todos los fareros del país; posteriormente los actos conmemorativos fueron llevados a cabo el 2 de marzo de 1929 ya que la fecha prevista debió suspenderse por mal tiempo. Esta marca se considera muy rara debido a su poco tiempo de uso.

1931/03/15 – Visite el Salón Náutico

Es una marca muy escasa. No he encontrado referencias al mencionado "Salón Náutico" aunque seguramente fue un evento de la época, tal vez algo similar al anterior de la "semana marítima" ya que esta incluía una exposición náutica.

1932/12/14 – 25 aniversario Escuela Naval

También es una cancelación bastante escasa; el texto completo es "EN EL MAR ESTA - EL PORVENIR DE LA PATRIA - 25 ANIVERSARIO - ESCUELA NAVAL". Evidentemente corresponde a conmemorar el aniversario de la Escuela Naval que es el instituto donde se forman los oficiales de la Armada Nacional.

1956/09/01 – Exposición Flotante Española del Buque Ciudad de Toledo.

El texto completo es "EXPOSICION FLOTANTE ESPAÑOLA DEL BUQUE CIUDAD DE TOLEDO SETIEMBRE 1956". En 1956 este buque recorrió 16 países americanos como exposición flotante de la industria española con el objetivo de romper el aislamiento económico y político en que vivía España, en aquellos tiempos. Se utilizo también un gomígrafo conmemorativo con el mismo motivo.

Otras marcas:

1957/06/17 – Liga Marítima del Uruguay

Se trata de una impronta (se llaman así matasellos de grandes dimensiones que se utilizaron durante un corto periodo por el correo) aplicada con motivo del Aniversario de la Liga Marítima del Uruguay. El texto es "ANIVERSARIO - DE LA FUNDACION - LIGA MARITIMA DEL URUGUAY - JUNIO 1957".

1991/01/15 – Expedición naval científico logística a la Antártida

Gomígrafo aplicado con motivo de realizarse la primer expedición naval a la Antártida. Texto: "1ra EXPEDICION NAVAL CIENTIFICO LOGISTICA A LA ANTARTIDA - ROU CTE. PEDRO CAMPBELL - CORREOS URUGUAY 15 1 91"

Nota: Además de los presentados existen unos cuantos matasellos de primer día con varias emisiones de Uruguay relacionadas con temas marítimos y otros tantos conmemorativos por varios motivos con temáticas similares.

Apéndice - Agentes Marítimos (1852/ 1870):

Es útil tener en cuenta quienes fueron los "agentes marítimos" debido a que muchas veces colocaron sus propias marcas en la correspondencia; normalmente sin afectar los sellos pero hay excepciones. No deben confundirse estos agentes marítimos con los llamados "agentes encaminadores" que existieron en otras partes del mundo. Existen datos de la actuación de numerosos agentes marítimos en el territorio uruguayo en los años que se señalan entre paréntesis:

Juan C. Viale (1854)
Miguel Repetto (1855)
Fraga Hermanos (1865)
Alvarez Hnos (1861/ 66)
Aurelio Berro (1866)
E. Hardy (1867)
J. Scarnicchio (1867)
A. Dupuy (1867).
León Begert (1860).
A. Fernández Braga y Ca. (1860).
Teodorico Nicola (1862).
Benito Marini (1865).
Francisco Aballi (circa 1855).
Humphrey y Clarke (1868).
A. Granara (1878).
E. Gorostiza (1873)
José A. Ferreira & Ca.
Cruzet y Fernández (1855)
B.Quijano & Cia.- Pdu (1876)
Bartolomé Dasoria (1854)
Carlos Horne y Cía. (1864)
Scotti (1865)
E. Caborda (1866)
Pedro Varela (1866)
Margarita Ortis (1867)
Schutz y Melián (1867)
Luis Revuelta (1867).
A. Despouy y Cía (1872).
Marini García y Ca. (1862).
Apesteguy Hermanos (1861).
Lasala y Torre (1871).
Juan R. Schwartz (1868).
Dellazoppa (1875)
F. Decazes y Ca. (1861)
Jolly & Ca. (1875)
A. Dupuy & Jauge (1875)
Llamas y Ca. (1870).

Otras marcas administrativas y que probablemente se trate también de agentes encaminadores son las siguientes:

Referencias para este capitulo:

01 - The Postage Stamps of Uruguay – E.J.Lee - 1931 - Cap. II, III y IV
02 - El Correo del Uruguay – I.E. de Maria - 1905/07 – Tomos I y II
03 - Historia Postal Marítima y Fluvial de la Cuenca del Plata – Hugo M. Fernández - 2008
04 - Uruguay Filatélico Nro 067-070 – Dic/1949 - Marcas postales del Uruguay - "Sala de Comercio" y "Bocas del Yaguari"- A.J.Fita
05 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos Nro 002 – Nov/1985 – "Sala de Comercio Montevideana" – F.Diaz Paulos
06 - Uruguay Filatélico Nro 087-090 – Dic/1954 – "Marca Postal con fecha 1852" - A.J.Fita
07 - Uruguay Filatélico Nro 075-078 – Dic/1951 –"Marca Postal Club Estrangero" - A.J.Fita
08 - Boletín del Club Filatélico y Aeropostal de Ginebra Nro 680 – Febrero 2009 – "Las Oficinas Consulares de Francia" – J.P.R.
09 - Boletín Informativo del Centro Filatélico de Lujan Nro 7 – Julio 2001 – "La Carrera Marítima al Río de la Plata" – Hugo M. Fernández.
10 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 003 - Marzo 1986 – "La correspondencia de Paquebot" – D.Capandeguy
11 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 013 - Julio 1989 – "Los paquetes postales en los Ríos Uruguay y de la Plata" – J.B.Oberti
12 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 051,52 y 53 – xxx 2001/Julio 02/ xxx02 – "Las comunicaciones fluviales y postales entre Gualeguaychu y Fray Bentos en el XIX " – H. Brumatti
13 - Uruguay Filatélico Nro 099-100 – Dic/1957 – "El Correo Marítimo Bélgica – Uruguay" - A.J.Fita
14 - Temática Nro 28 - Abril 2002 – "1a Muestra Uruguayo-Argentina filatelia Naval, Marítima y Fluvial"
15 - Eolo Nro 2 - Junio 1997 – "Incidente Postal de Montevideo – Obliteración de Fortuna " – C.Hernández
16 - Correspondencia entre Montevideo y puertos sobre el Río Uruguay en Enero 1865 – R.Longo – Marzo 1987
17 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 041 - Nov 1998 – "Estafeta Fluvial Ambulante en el Ciudad de Salto" – J.B.Oberti
18 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 066 - Abr 2008 – "Salida de Vapores en 1878" – J.B.Oberti
19 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 071/072 - Oct 2010/May 2011 – "Barcos que surcaban el Río Uruguay en el S XVIII" - Recopilación de avisos de prensa de la época
20 - Montevideo Filatélico Nro. 037 - Octubre 1982 – "Servicio paquebotes Británicos a Brasil, Montevideo y Bs.As, 1808 – 76" – J.N.T. Howat
21 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 060 - Mar 2005 – "Primeras estafetas y estafeteros fluviales en ríos del Plata y Uruguay" - H.Brumatti
22 - Uruguay Filatélico 5ª época Nro 04 – Jun 1988 – "Correo Marítimo Uruguayo" – C.Jones (se refiere a la colección sobre este tema presentada en Hafnia 87 por C.Hernández)
23 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 046 - Jul 2000 – "La Marca Postal DIA DEL FARO" – M.Garcia Lezcano
24 - Uruguay Filatélico Nro 050-056 – Jun 1946 – "Las Estafetas Fluviales en el Uruguay" - A.J.Fita
25 - Uruguay Filatélico Nro 083-086 – Dic 1953 – "Correspondencia desinfectada" - A.J.Fita
26 - Uruguay Filatélico 5ª época Nro 03 – Mar 1985 – "Las Estafetas Consulares Británicas en América Latina" – G.Rodríguez Villalba
27 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 070 - May 2010 – "Nueva fecha para marca postal" – D.Ciardi
28 - Uruguay Filatélico Nro 079-082 – Dic 1952 – "Las Estafetas Fluviales en el Uruguay (Marcas)" - A.J.Fita

C1 – Colección Historia Postal "Uruguay: Auxiliares de la Correspondencia Siglo XIX" de Darío Ciardi (2011)
C2 – Colección Historia Postal "Las Estafetas Fluviales en la Cuenca del Plata" de Carlos Hernández)

Autor: Héctor L. Volpe; Montevideo – Uruguay. – Fecha ultima actualización: 2 de Mayo del 2013
Por observaciones, sugerencias, aportes, criticas, etc. : hvolpe@adinet.com.uy